Bureau de la sécurité des transports du Canada

2011–2012

Rapport ministériel sur le rendement

Wendy A. Tadros
Présidente
Bureau de la sécurité des transports du Canada

Peter Penashue
Président
Conseil privé de la Reine pour le Canada

Canada

Table des matières

Message de la présidente **1**

Section 1 : Survol de l'organisation **3**
1.1 Raison d'être 3
1.2 Responsabilités 3
1.3 Résultat stratégique et architecture des activités de programme 4
1.4 Priorités organisationnelles 5
1.5 Analyse des risques 8
1.6 Sommaire du rendement 9
1.7 Profil des dépenses 16
1.8 Budget des dépenses par crédit voté 18

Section II : Analyse des activités de programme **19**
2.1 Résultat stratégique 19
2.2 Activité de programme : Enquêtes – transport aérien 19
2.2.1 Sommaire du rendement et analyse 20
2.2.2 Leçons apprises 21
2.3 Activité de programme : Enquêtes – transport maritime 22
2.3.1 Sommaire du rendement et analyse 23
2.3.2 Leçons apprises 24
2.4 Activité de programme : Enquêtes – transport ferroviaire 24
2.4.1 Sommaire du rendement et analyse 26
2.4.2 Leçons apprises 26
2.5 Activité de programme : Enquêtes – transport par pipeline 27
2.5.1 Sommaire du rendement et analyse 28
2.5.2 Leçons apprises 28
2.6 Activité de programme des services internes 28
2.6.1 Sommaire du rendement et analyse 29
2.6.2 Leçons apprises 30

Section III : Renseignements supplémentaires **31**
3.1 Principales données financières 31
3.2 États financiers 34
3.3 Liste des tableaux de renseignements supplémentaires 34

Section IV : Autre sujet d'intérêt **35**
4.1 Coordonnées de la personne-ressource de l'organisation 35

Annexe A – Définitions **36**

Annexe B – États financiers vérifiés **37**

Notes de fin de texte **54**

Message de la présidente

Depuis plus de 22 ans, lorsque des accidents surviennent dans le réseau des transports, le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) est prêt à intervenir. Que ce soit sur nos voies navigables, le long de nos pipelines ou de nos voies ferrées, ou dans notre espace aérien, nos experts chevronnés ne ménagent aucun effort pour mener des enquêtes rigoureuses et indépendantes. Nous avons comme mandat d'améliorer la sécurité du réseau de transport de notre pays, et nous cherchons sans cesse à tirer des leçons essentielles en matière de sécurité puis à les communiquer au gouvernement, à l'industrie et à la population canadienne.

Puisque nous servons le public canadien et que les résultats de notre travail peuvent avoir des répercussions considérables, nous nous efforçons d'utiliser de la façon la plus stratégique possible les ressources humaines et financières dont nous disposons. En tant qu'organisation, nous travaillons ensemble pour atteindre l'excellence et l'efficacité dans tout ce que nous faisons et réaliser les objectifs cernés dans le Rapport sur les plans et les priorités.

Dans l'ensemble, le BST a accompli des progrès considérables, atteignant ou dépassant un grand nombre de ses objectifs au cours du dernier exercice. Par exemple, nous avons connu une augmentation du nombre d'activités de sensibilisation, notre site Web a été amélioré de façon notable et nous avons mis en place une stratégie relative aux médias sociaux. Nous avons également continué à faire état des progrès réalisés par l'entremise d'activités de sensibilisation et d'événements médiatiques ciblés. Ces initiatives portent fruit : les principaux intervenants accordent plus d'attention à nos messages de sécurité et prennent des mesures encourageantes. Cette année, les réponses à sept recommandations actives du Bureau ont reçu la cote la plus élevée, soit « Attention entièrement satisfaisante », ce qui illustre une amélioration maintenue depuis 2006.

En 2011–2012, beaucoup de progrès ont été également réalisés pour améliorer l'efficacité opérationnelle. À cette fin, nous avons modernisé les bases de données des enquêtes de transport ferroviaire et par pipeline, créé un nouvel outil de prévision pour une gestion améliorée de la charge de travail et rationalisé le processus de production des rapports. En plus d'éliminer l'arriéré de rapports et d'entreprendre une consultation approfondie auprès des intervenants, nous avons renforcé notre planification des ressources humaines et terminé l'examen et la mise à jour des descriptions de travail désuètes.

Le vrai succès, cependant, exige aussi un regard vers l'avenir. C'est pourquoi nous allons aligner étroitement nos dépenses sur nos priorités stratégiques, et ce, afin de minimiser les répercussions des contraintes financières sur les opérations et les employés du BST. Nous allons également chercher de nouveaux moyens pour joindre un public plus vaste, renforcer la préparation organisationnelle et améliorer la gestion de l'information et des données.

Pendant près d'un quart de siècle, le BST est demeuré inébranlable dans son engagement envers la sécurité. Tout en faisant des pressions pour demander des améliorations, nous allons continuer à informer la population canadienne de notre position, à faire appel aux agents de changement pour obtenir les mesures de protection nécessaires et à assurer la

visibilité de nos communications de sécurité. Maintenant, plus que jamais, nous sommes prêts à relever les défis en constante évolution du domaine des transports au Canada.

Section 1 : Survol de l'organisation

1.1 Raison d'être

Le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports est connu sous le nom de Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) dans ses activités quotidiennes. Le BST est un organisme indépendant qui a été créé en 1990 par une loi du Parlement *(Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports)*. Le BST fonctionne de manière indépendante des autres ministères et organismes du gouvernement afin d'éviter tout conflit d'intérêt réel ou perçu. Le seul objectif du BST consiste à promouvoir la sécurité des transports aérien, maritime, ferroviaire et par pipeline. Il s'acquitte de son mandat en procédant à des enquêtes indépendantes sur les événements[1] de transport choisis afin d'en dégager les causes et les facteurs ainsi que les manquements à la sécurité mis en évidence par de tels événements. Le BST formule ensuite des recommandations visant à améliorer la sécurité et à réduire ou à éliminer les risques auxquels sont exposés les personnes, les biens et l'environnement.

La compétence du BST s'étend à tous les événements qui surviennent dans le réseau de transport aérien, maritime, ferroviaire et par pipeline sous réglementation fédérale, et qui se produisent au Canada et dans son espace aérien. Le BST peut également représenter les intérêts canadiens dans le cadre d'enquêtes menées à l'étranger sur des accidents de transport mettant en cause des aéronefs, des navires ou du matériel roulant de chemin de fer immatriculés ou construits au Canada, ou pour lesquels une licence a été délivrée au Canada. De plus, le BST s'acquitte de certaines obligations du Canada dans le domaine de la sécurité des transports au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et de l'Organisation maritime internationale (OMI).

1.2 Responsabilités

Le BST est un organisme d'enquête indépendant dont le seul but est de promouvoir la sécurité des transports. Depuis sa mise sur pied en 1990, le BST a mené des milliers d'enquêtes touchant les divers modes de transport dont il est responsable.

Le BST est l'un des nombreux organismes canadiens et étrangers qui s'efforcent d'améliorer la sécurité des transports au Canada et ailleurs dans le monde. Étant donné que le BST n'a aucun pouvoir officiel lui permettant d'inciter les autres à agir, d'établir des règlements ou d'imposer des mesures précises, il ne peut pas atteindre son résultat stratégique sans la collaboration des autres organismes. Bien qu'il fonctionne de manière indépendante des autres ministères fédéraux du secteur des transports, le BST doit présenter des constatations et formuler des recommandations de façon à inciter les autres

[1] Un événement de transport est un accident ou un incident lié à l'utilisation d'un aéronef, d'un navire, de matériel roulant de chemin de fer ou d'un pipeline. Il comprend également les dangers susceptibles, de l'avis du Bureau, de provoquer un accident ou un incident si des mesures ne sont pas prises pour corriger la situation.

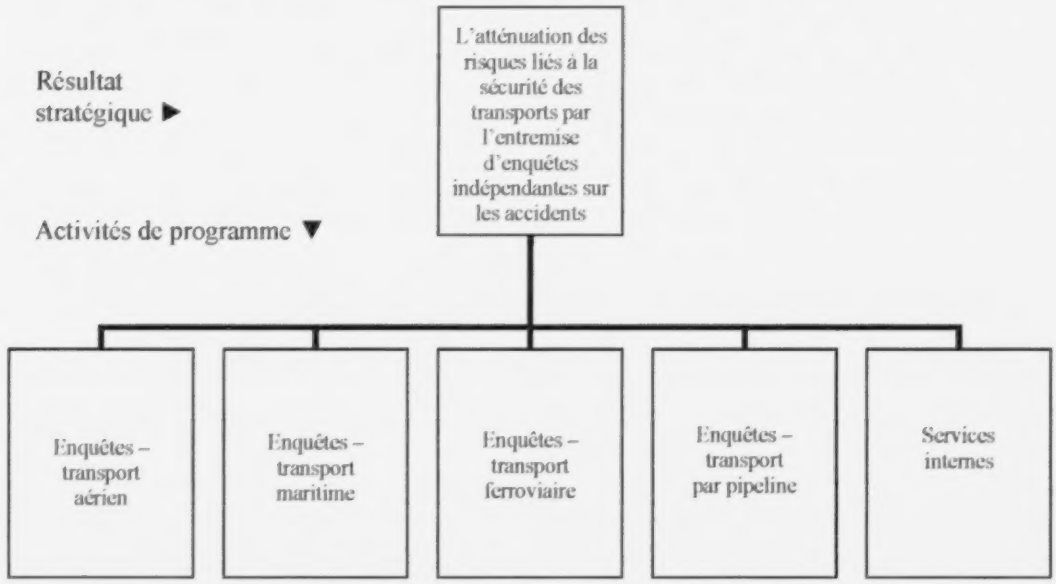
organismes à agir. Sa réussite passe par un dialogue continu, une communication de l'information et une coordination stratégique avec d'autres organismes, notamment Transports Canada, l'Office national de l'énergie et la Garde côtière canadienne. Le BST doit aussi encourager l'industrie et les organismes de réglementation étrangers de participer à ce même genre d'activités. Par différents moyens, il doit présenter des arguments probants qui convaincront les « agents de changement » de prendre les mesures nécessaires en vue de combler les lacunes relevées sur le plan de la sécurité.

Comme il est un des chefs de file mondiaux dans son domaine, le BST fait part régulièrement de ses techniques, de ses méthodes et de ses outils d'enquête à d'autres organismes étrangers en les invitant à participer à des programmes de formation internes sur la méthodologie d'enquête ainsi que sur les facteurs humains et organisationnels. En vertu d'accords internationaux, le BST prête également main-forte aux enquêtes de bureaux de la sécurité étrangers, comme pour le décodage et l'analyse des données des enregistreurs de bord ou la supervision du démontage des moteurs. Le BST partage également des données et des rapports avec des organismes partenaires, en plus de participer à des études et à des groupes de travail internationaux visant à promouvoir la sécurité des transports.

Pour obtenir de plus amples renseignements sur le processus de déroulement des enquêtes du BST ou sur les liens entre le BST et les autres organisations fédérales, consultez son site Web[1].

1.3 Résultat stratégique et architecture des activités de programme

Le graphique ci-dessous illustre les activités de programme qui contribuent à l'atteinte du résultat stratégique du BST.



1.4 Priorités organisationnelles

Le tableau ci-après fait état des progrès accomplis à l'égard des priorités cernées dans notre Rapport sur les plans et les priorités de 2011–2012. En général, le BST a atteint ou dépassé ses objectifs relatifs à certaines priorités, alors que les progrès réalisés dans d'autres domaines étaient inférieurs aux attentes, principalement en raison de la complexité des enjeux.

Priorité	Type[2]	Activités de programme
1) Communication stratégique du mandat du BST, des travaux d'enquête et des réalisations en matière de sécurité au fil du temps	Déjà établie	• Enquêtes – transport aérien • Enquêtes – transport maritime • Enquêtes – transport ferroviaire • Enquêtes – transport par pipeline

[2] Le type est défini comme suit: priorité **déjà établie** – établie au cours du premier ou du deuxième exercice précédant l'exercice visé dans le rapport.

Description des progrès réalisés par rapport à chaque priorité
Au cours de 2011–2012, le BST a augmenté le nombre de ses activités de communication dans tous les domaines, y compris les rapports publiés, les communiqués de presse et les événements ainsi que les occasions de sensibilisation et de promotion. Plus précisément, nous avons publié 55 rapports sur des enquêtes dans les modes de transport maritime, ferroviaire, aérien et par pipeline. Au cours de la deuxième partie de l'année, ces rapports ont systématiquement été accompagnés d'un communiqué de presse. Nous avons aussi publié au total 17 communiqués de presse et 30 avis de déploiement. Nous avons répondu à plus de 200 demandes des médias et tenu quatre grands événements médias. Au total, les enjeux du BST ont donné lieu à près de 500 articles de presse partout au pays. Le BST a également apporté des modifications à son site Web pour répondre aux lignes directrices du gouvernement du Canada concernant l'accessibilité et la facilité d'emploi. Nous y mettrons la touche finale en 2012-2013 afin de répondre aux exigences en matière de normalisation. Au cours de la dernière année, nous avons également commencé à créer des pages d'événements et effectué des mises à jour sur les enquêtes très médiatisées, ce qui a permis de mettre en évidence le mandat du BST et ses travaux d'enquête. Notre site Web a connu en moyenne 5 400 visites par jour, une hausse de 20 % par rapport à l'an dernier. Nous avons effectué un sondage auprès des intervenants et avons utilisé leurs réponses pour revoir et améliorer nos diverses initiatives de communication. Enfin, le BST a saisi près d'une centaine d'occasions de sensibilisation, qu'il s'agisse de discours lors d'événements et de conférences ou de la publication d'articles de presse dans les journaux et les magazines de l'industrie. Nous avons ainsi joint un nombre incalculable d'intervenants. Le BST continue de miser sur la technologie (refonte du site Web et lancement d'une stratégie relative aux médias sociaux) et les occasions de face à face, et ce, afin de communiquer plus efficacement en temps opportun, de maximiser la portée de tous nos messages de sécurité et d'accroître l'adoption de nos recommandations.

Priorité	Type[3]	Activités de programme
2) Gestion stratégique de ressources humaines	• Déjà établie	• Enquêtes – transport aérien • Enquêtes – transport maritime • Enquêtes – transport ferroviaire • Enquêtes – transport par pipeline • Services internes
Description des progrès réalisés par rapport à chaque priorité		
Des progrès ont été réalisés dans le renforcement des processus de planification des ressources humaines et l'achèvement de l'examen et de la mise à jour des descriptions de travail désuètes. La mise à jour du programme de formation des enquêteurs progresse et devrait être terminée en 2014–2015. La première phase de l'examen de la disponibilité a été achevée et la deuxième phase, qui comprend la mise en œuvre des modifications approuvées, aura lieu au cours du prochain exercice.		

Priorité	Type[4]	Activités de programme
3) Amélioration des produits	• Déjà établie	• Enquêtes – transport aérien • Enquêtes – transport maritime • Enquêtes – transport ferroviaire • Enquêtes – transport par pipeline
Description des progrès réalisés par rapport à chaque priorité		
• La modernisation du système de base de données des événements de pipeline a été achevée, et la modernisation du système de base de données des événements ferroviaires était presque terminée en fin d'exercice. • Un outil de prévision a été créé pour améliorer la planification et la gestion de la charge de travail associée aux rapports d'enquête. • La révision et la rationalisation de la Division des publications et des services linguistiques et de ses processus ont été achevées. • L'arriéré de rapports dans cette Division a été éliminé, et le site Web du BST a été maintenu à jour.		

[3] Le type est défini comme suit: priorité **déjà établie** – établie au cours du premier ou du deuxième exercice précédant l'exercice visé dans le rapport.

[4] Le type est défini comme suit: priorité **déjà établie** – établie au cours du premier ou du deuxième exercice précédant l'exercice visé dans le rapport.

Priorité	Type[5]	Activités de programme
4) Cadre de gestion	• Déjà établie	• Enquêtes – transport aérien • Enquêtes – transport maritime • Enquêtes – transport ferroviaire • Enquêtes – transport par pipeline • Services internes
Description des progrès réalisés par rapport à chaque priorité		
• Le BST a mis en œuvre GCDocs pour la gestion de ses dossiers sur papier. • Des progrès ont été réalisés dans la mise à jour de nos politiques, de nos directives, de nos procédures et de nos manuels organisationnels et opérationnels. Cependant, les progrès dans la mise à jour des politiques dans le domaine de la gestion de l'information ont été plus lents que prévu. • Des améliorations à la gestion du rendement organisationnel ont été apportées à la suite de l'évaluation à l'égard du Cadre de responsabilisation de gestion par le Secrétariat du Conseil du Trésor. Les descriptions du résultat stratégique et des activités du programme du BST ont été revues et modifiées. L'élaboration d'un cadre exhaustif de gestion du rendement a été terminée. • Le travail a été entamé sur l'élaboration d'une nouvelle approche stratégique pour la gestion des ressources. Le BST a procédé à un examen stratégique informel de ses opérations pour identifier des économies en réponse aux réductions budgétaires prévues annoncées dans le budget de 2012.		

1.5 Analyse des risques

Les activités du BST s'inscrivent dans le cadre du très vaste et très complexe réseau de transport canadien et international. Les défis principaux auxquels le BST a fait face en 2011–2012 sont décrits dans les paragraphes suivants. Chacun de ces risques constituait une menace potentielle à la réalisation des objectifs et du résultat stratégiques du ministère.

Du point de vue externe

Périodes de restrictions financières et d'incertitude

Depuis le dépôt du budget de 2010, le gouvernement a annoncé diverses restrictions des dépenses ministérielles qui auraient pu avoir des répercussions sur la capacité du BST à réaliser son mandat. L'organisation a toutefois réussi jusqu'à maintenant à continuer à l'accomplir grâce à un strict alignement de ses dépenses sur ses priorités stratégiques. Le

[5] Le type est défini comme suit : priorité **déjà établie** – établie au cours du premier ou du deuxième exercice précédant l'exercice visé dans le rapport.

BST continuera de gérer ses activités avec un maximum d'efficacité dans le but de minimiser les conséquences des réductions budgétaires sur ses principales activités.

Du point de vue interne

Maintien d'un effectif bien informé et compétent

Le succès du BST et sa crédibilité dépendent en grande partie de l'expertise, du professionnalisme et des compétences de ses employés. Toutefois, le BST est confronté à des défis d'effectif en raison du roulement du personnel. C'est un défi constant pour le BST de maintenir un niveau suffisant d'embauche pour combler les départs dans les domaines où il y a pénurie ou il y a des possibilités d'avancement professionnel ailleurs. Pour une petite organisation comme le BST, notre capacité à gérer ces départs peut être réduite, car ils ont des répercussions sur la gestion et les opérations. En 2011–2012, 14 employés ont quitté le ministère, ce qui représente une baisse significative du roulement du personnel par rapport aux exercices précédents (25 en 2010–2011 et 29 en 2009-2010). Le BST a continué à mettre en œuvre des activités de recrutement et de formation efficaces afin de développer et de maintenir une main-d'œuvre solide.

Gestion de l'information et des données

Le travail du BST dépend fondamentalement de la cueillette, de la conservation, de la gestion et de l'analyse de l'information sur les événements. Le BST doit donc s'assurer que l'information est à jour, conservée adéquatement et facilement accessible aux employés qui en ont besoin et lorsqu'ils en ont besoin. Le BST a établi un système de gestion des enquêtes ainsi qu'une base de données pour chaque mode de transport au sein desquels l'information en lien avec les enquêtes et les événements est recueillie et gérée. Le BST a continué d'améliorer les processus, outils et technologies qui soutiennent la gestion de ses ressources d'information afin d'atténuer le risque de perte des connaissances propres à l'organisme.

1.6 Sommaire du rendement

Ressources

Ressources financières pour 2011–2012 (en milliers de dollars)[6]

Dépenses prévues	Total des autorisations	Dépenses réelles
30 626	33 162	31 794

Ressources humaines pour 2011–2012 (ETP*)

[6] Le total des ressources financières est égal au total pour les activités de programme et les services internes. Le total des dépenses prévues comprend le Budget principal des dépenses plus une estimation des autorisations disponibles pour report. Le total des autorisations comprend le Budget principal des dépenses, le budget supplémentaire des dépenses, les reports de fonds et les transferts de crédits du Conseil du Trésor gérés centralement.

Prévues	Réelles	Écart
235	218	17

* équivalents temps plein

Sommaire du rendement

Progrès à l'égard du résultat stratégique

Résultat stratégique : L'atténuation des risques liés à la sécurité des transports par l'entremise d'enquêtes indépendantes sur les accidents

Indicateurs de rendement	Objectifs	Rendement de 2011–2012
Nombre d'événements de transport	Une tendance à la baisse	Le nombre d'accidents a diminué de 7 % en 2011 et de 17 % par rapport à la moyenne annuelle de 2006 à 2010. Le nombre d'incidents signalés a diminué de 7 % en 2011 et de 9 % par rapport à la moyenne de 2006 à 2010.
Nombre d'enquêtes entreprises, en cours et terminées	Aucun objectif établi	Le BST a entrepris 60 enquêtes (57 en 2010–2011), avait 80 enquêtes en cours (75 en 2010–2011) et a terminé 55 enquêtes (65 en 2010–2011).
Nombre de communications de sécurité émises	Aucun objectif établi	Le BST a émis : - 53 communications de sécurité (46 en 2010–2011); - 2 recommandations (7 en 2010–2011); - 22 avis de sécurité (22 en 2010–2011); - 28 lettres d'information (17 en 2010–2011); - 1 préoccupation liée à la sécurité (0 en 2010–2011).
Résultats des évaluations du Bureau des réponses aux recommandations en matière de sécurité	80 % des réponses aux recommandations du BST auront reçu la cote « Attention entièrement satisfaisante » au cours des quatre prochaines années	72 % des réponses aux recommandations ont reçu la cote « Attention entièrement satisfaisante » (71 % en 2010-2011).

Sommaire du rendement à l'exclusion des services internes (en milliers de dollars)

Activité de programme	2010–2011 Dépenses réelles	2011–2012				Concordance avec les résultats du gouvernement du Canada
		Budget principal	Dépenses prévues[7]	Total des autorisations[6]	Dépenses réelles	
Enquêtes – transport aérien	14 311	13 166	13 291	15 062	14 442	Un Canada sécuritaire et sécurisé[ii]
Enquêtes – transport maritime	4 474	5 428	5 428	4 819	4 620	
Enquêtes – transport ferroviaire	4 598	4 778	4 778	5 326	5 106	
Enquêtes – transport par pipeline	489	530	530	547	525	
Total	23 872	23 902	24 027	25 754	24 693	

Sommaire du rendement des services internes (en milliers de dollars)

Activité de programme	2010–2011 Dépenses réelles	2011–2012			
		Budget principal	Dépenses prévues	Total des autorisations	Dépenses réelles
Services internes	6 826	6 474	6 599	7 408	7 101

Description du progrès accompli à l'égard du résultat stratégique

Événements signalés au BST

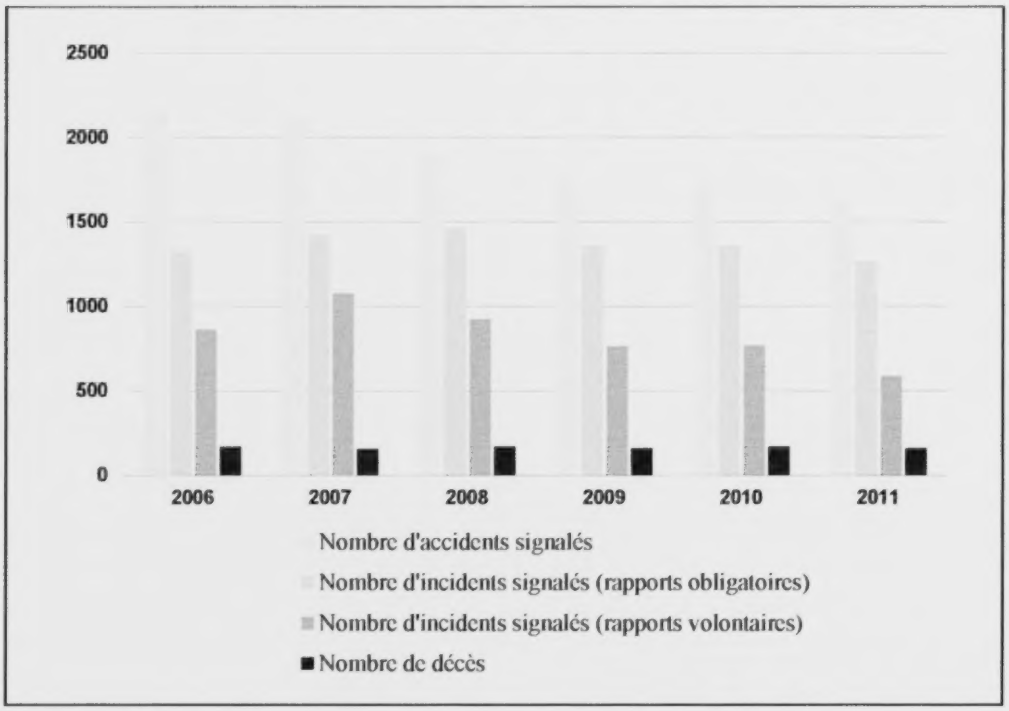
En 2011, 1 607 accidents et 1 265 incidents ont été signalés conformément à la réglementation du BST sur la déclaration obligatoire des événements[8]. Le nombre d'accidents a diminué de 7 % en 2011 par rapport au nombre d'accidents signalés en 2010 (1 729) et de 17 % par rapport à la moyenne annuelle de 2006 à 2010 (1 928). Le nombre d'incidents signalés a diminué en 2011 (1 265) par rapport à 2010 (1 355) et à la moyenne annuelle de 2006 à 2010 (1 385). Nous constatons en outre 585 rapports

7 La différence entre les dépenses prévues et le total des autorisations par activité de programme s'explique par un changement, en 2010-2011, de la méthode d'affectation des coûts par activité de programme.

8 Dans le présent rapport, bien que les activités du Bureau soient celles de l'exercice 2011–2012, les données statistiques sur les événements portent sur l'année civile 2011, sauf mention contraire. Il convient de noter que ces chiffres sont contenus dans une base de données constamment actualisée. Les données peuvent donc évoluer un peu avec le temps. Les comparaisons se font en général par rapport aux chiffres des 5 ou des 10 dernières années. Voir l'annexe A pour la définition des termes comme *accident*, *incident* et *événement*.

volontaires sur des incidents en 2011. Le nombre total de décès dans tous les modes de transport a été de 156 en 2011, soit 13 de moins qu'en 2010, en baisse par rapport à la moyenne de 163 de 2006 à 2010.

Figure 1. Événements signalés au BST

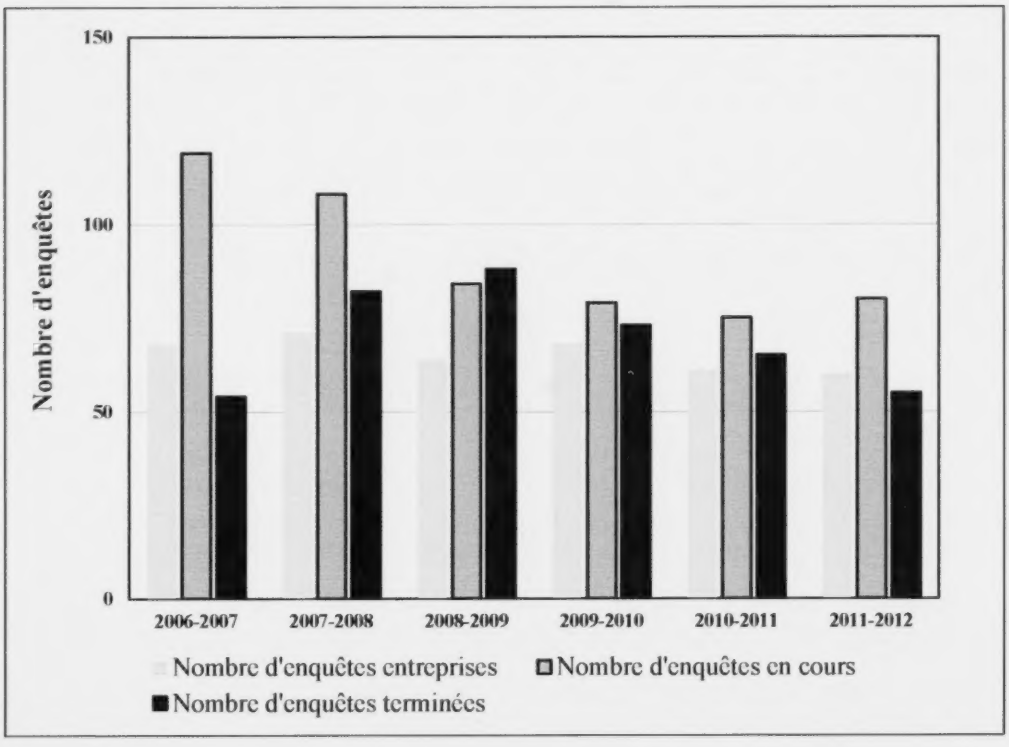


Enquêtes entreprises, enquêtes en cours et enquêtes terminées

Le BST a entrepris des enquêtes sur 60 des événements qui lui ont été signalés au cours de l'exercice 2011–2012, comparativement à 57 en 2010–2011. Pendant cet exercice, 55 enquêtes ont été terminées, comparativement à 65 pendant l'exercice précédent[9]. Le nombre d'enquêtes en cours est passé à 80 à la fin de l'exercice par rapport à 75 au début. Le BST continue d'appliquer rigoureusement sa Politique de classification des événements pour déterminer dans quels cas il doit mener des enquêtes.

[9] On considère qu'une enquête est terminée lorsque le rapport final a été publié.

Figure 2. Enquêtes entreprises, en cours et terminées



Durant l'exercice 2011–2012, la durée moyenne des enquêtes était de 467 jours, une diminution comparativement au résultat de 488 jours en 2010–11 et à la moyenne des cinq dernières années (537 jours). Le temps requis pour terminer une enquête dépend de beaucoup de facteurs, comme la complexité du travail d'enquête, la participation d'intervenants externes ou internationaux et la disponibilité des ressources d'enquête du BST.

Dans l'ensemble, le BST a connu beaucoup de succès au chapitre des lacunes de sécurité relevées et de la réduction des risques dans le réseau de transport. Toutes les enquêtes terminées en 2011–2012 ont permis de constater des lacunes en matière de sécurité ou de cerner les facteurs qui ont contribué à l'accident. Cette information figure dans les rapports d'enquête. Ceci dénote une application rigoureuse de la Politique de classification des événements du BST, établie pour permettre au BST de déterminer s'il y a lieu d'ouvrir une enquête, et la mise en œuvre rigoureuse de la méthode d'enquête. Cette démarche systématique garantit que les ressources d'enquête du BST sont investies dans les secteurs susceptibles de donner les meilleurs résultats sur le plan de la sécurité.

Communications de sécurité émises

En 2011–2012, outre les 55 rapports d'enquête, le BST a produit 53 communications de sécurité : 2 recommandations, 22 avis de sécurité, 28 lettres d'information sur la sécurité, de même qu'une préoccupation liée à la sécurité.

Tout au long du processus d'enquête, on communique officieusement de l'information sur la sécurité aux principaux intervenants, ce qui leur permet d'adopter immédiatement des mesures de sécurité, ce qu'ils font en général. La portée et l'importance de ces mesures de sécurité varient beaucoup : de l'exploitant qui dégage les lignes de visibilité à un passage à niveau en élaguant les buissons ou la végétation aux organismes de réglementation comme Transports Canada (TC) et la Federal Aviation Administration des États-Unis qui publient régulièrement des directives exigeant des inspections ou le remplacement de composants sur la foi des constatations préliminaires du BST. Le cas échéant, plutôt que de formuler des recommandations, le BST fait état des mesures correctives déjà prises par l'industrie et des organismes gouvernementaux.

Évaluation par le Bureau des réponses aux recommandations de sécurité

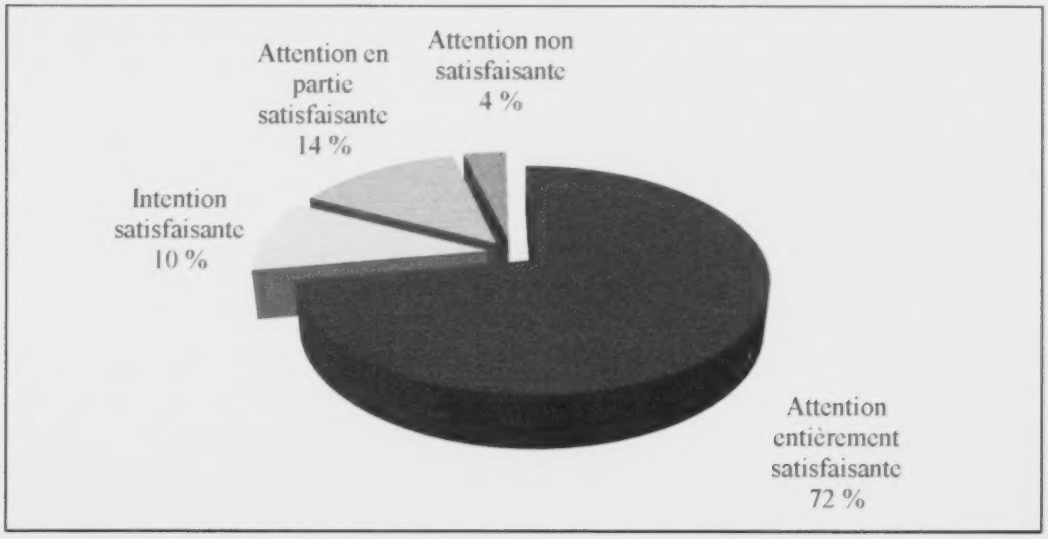
En vertu de la *Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports*, tout ministre fédéral qui prend connaissance d'une recommandation du BST est tenu, dans les 90 jours, d'informer le Bureau par écrit de toute mesure prise ou envisagée pour corriger la situation ou de préciser les motifs de l'absence de mesures correctives. Le Bureau examine chaque réponse afin de déterminer à quel point la lacune de sécurité a été ou sera corrigée. Lorsqu'une recommandation suscite des réponses à la fois au Canada et à l'étranger, l'évaluation du Bureau se fonde principalement sur la réponse canadienne. Le BST publie sur son site Web[i] son évaluation des réponses à ses recommandations.

Du 29 mars 1990 au 31 mars 2012, le Bureau a examiné les réponses à un total de 545 recommandations : il a jugé que 544 d'entre elles méritaient les cotes « Attention entièrement satisfaisante », « Intention satisfaisante », « Attention en partie satisfaisante » ou « Attention non satisfaisante ». Il a été incapable d'évaluer la réponse à une recommandation.

Au cours des 22 dernières années (1990 à 2012), la majorité des recommandations du Bureau ont entraîné des changements positifs. Comme l'indique la figure 3, les agents de changement ont pris ou ont l'intention de prendre des mesures qui réduiront considérablement les lacunes décrites dans les recommandations dans 82 % des cas, c'est-à-dire « Attention entièrement satisfaisante » dans 72 % des cas et « Intention satisfaisante » dans 10 % des cas. Cependant, dans 14 % des cas (« Attention en partie satisfaisante »), les agents de changement ont pris ou ont l'intention de prendre des mesures qui ne pallieront qu'en partie les lacunes décrites dans les recommandations, et dans 4 % des cas (« Attention non satisfaisante »), les agents de changement n'ont pas pris et n'ont pas l'intention de prendre des mesures qui pallieront les lacunes décrites dans les recommandations.

Au cours des quatre prochaines années, le Bureau cherchera à faire passer le taux de recommandations ayant reçu la cote « Attention entièrement satisfaisante » à 80 %.

Figure 3. Cotes des évaluations du Bureau des réponses aux recommandations, 1990–2012



Mise à jour de la Liste de surveillance

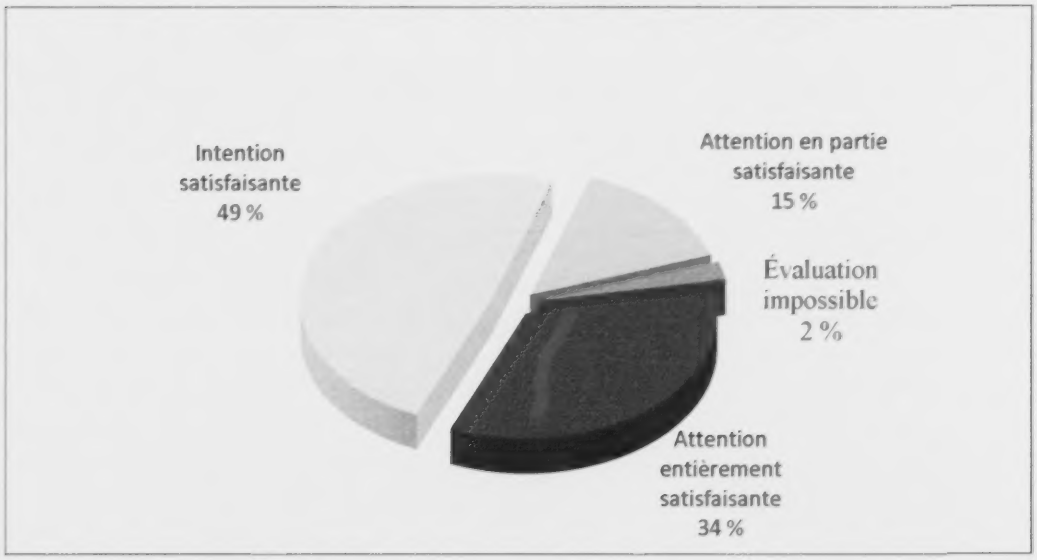
En 2010, le BST a publié sa première Liste de surveillance des problèmes de sécurité. Celle-ci, qui repose sur des recherches approfondies portant sur des années de rapports d'enquête, de constatations, de préoccupations liées à la sécurité et des douzaines de recommandations du Bureau, cerne les neuf problèmes de transport présentant le plus grand risque pour les Canadiens. Nous avons conçu la Liste de surveillance pour qu'elle serve d'outil de changement, et c'est exactement ce qu'elle est devenue, donnant lieu à des discussions, notamment à des réunions avec Transports Canada et l'industrie.

> L'honorable Denis Lebel, ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, a annoncé aujourd'hui qu'en vertu d'un nouveau règlement [*Règlement sur les enregistreurs des données du voyage*], certains grands bâtiments à passagers et bâtiments de charge devront être munis d'enregistreurs des données du voyage [...] Les nouvelles mesures de sécurité tiennent compte de la recommandation du BST qui figurait plus tôt cette année sur sa liste de surveillance.
>
> Source: Transports Canada, Communiqué de presse N° H105/11, le 3 novembre 2011

Ces réunions ont porté fruit et, à la fin de 2011–2012, un peu plus du tiers (14) de toutes les 41 recommandations liées à la Liste de surveillance avaient été entièrement traitées (Figure 4). Cependant, nous voulons que chacune d'entre elles soit traitée, et nous n'entendons pas relâcher nos efforts tant que cet objectif n'aura pas été atteint. Nous mettrons instamment l'accent sur l'aviation, où peu de progrès ont été accomplis.

Des renseignements détaillés au sujet des actions prises en réponse aux problèmes cernés dans la Liste de surveillance sont disponibles dans le rapport annuel de 2011–2012 du BST[iii].

Figure 4. Cotes des évaluations du Bureau des réponses aux recommandations découlant de la Liste de surveillance, 1990–2012

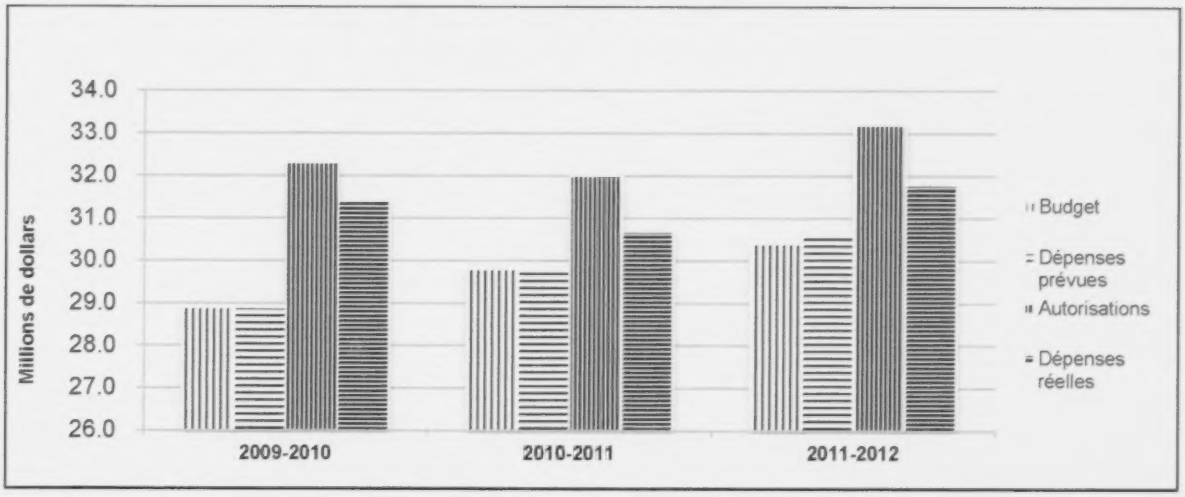


1.7 Profil des dépenses

Le BST est principalement financé par le Parlement au moyen d'un crédit pour dépenses de fonctionnement. Le BST a commencé l'année avec des autorisations de 30,4 millions de dollars dans le Budget principal. Des autorisations supplémentaires (virements de crédits du Conseil du Trésor) de 2,8 millions de dollars ont été approuvées au cours de l'année pour un financement total approuvé de 33,2 millions de dollars. Cela comprenait 1,3 million de dollars du report des fonds non utilisés de l'exercice 2010–2011, 0,3 million de dollars pour les rajustements par suite des négociations collectives et 1,2 million de dollars pour les dépenses relatives aux indemnités de départ et aux congés parentaux.

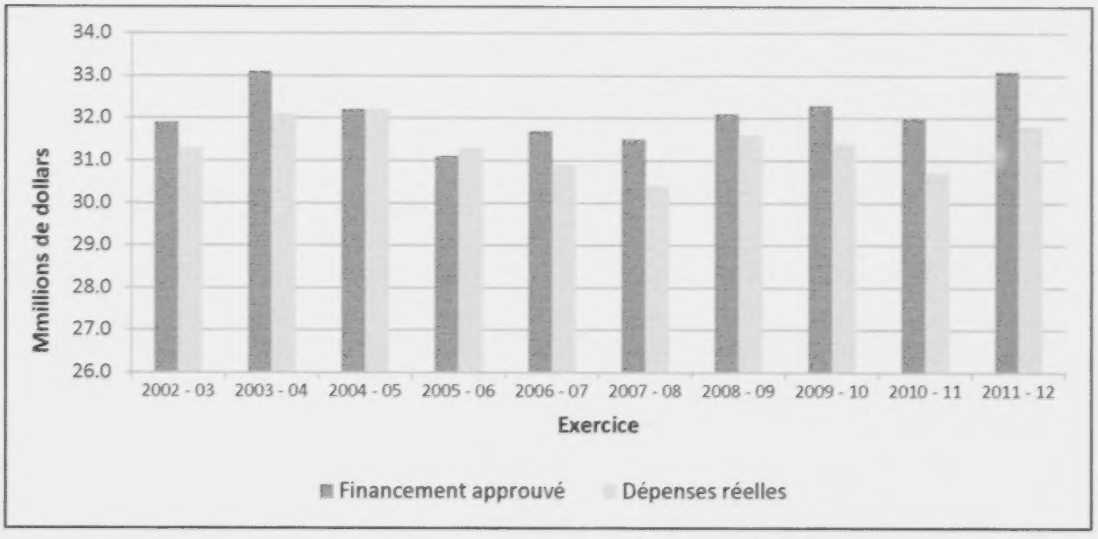
Comme le montre la figure 5 ci-dessous, les dépenses pour 2011–2012 sont supérieures à celles des exercices précédents. Les dépenses de programme de 2011–2012 ont connu une hausse de 1,1 million de dollars (3,6 %) par rapport à 2010–2011. Cette augmentation s'explique principalement par une dépense de 0,9 million de dollars pour le paiement des indemnités de départ accumulées aux employés qui ont choisi d'avoir la valeur totale ou partielle de l'indemnité à laquelle ils ont droit payée au cours de l'exercice 2011–2012. Le BST a reçu des fonds supplémentaires du Conseil du Trésor afin de financer ces indemnités de départ.

Figure 5. Tendance des dépenses entre 2009–2010 et 2011–2012



Comme le montre la figure 6, au cours des dix dernières années, le financement du BST est demeuré assez constant entre 31et 32 millions de dollars. Pour la période de 2002–2003 à 2004–2005, le BST a reçu un financement à court terme du Parlement pour répondre à des pressions particulières sur ses ressources. Par la suite, le financement s'est stabilisé, et l'augmentation du financement en 2011–2012 s'explique principalement par les sommes reçues pour le paiement des indemnités de départ.

Figure 6. Financement et dépenses du BST de 2002–2003 à 2011–2012



1.8 Budget des dépenses par crédit voté

Pour obtenir plus de renseignements sur les crédits organisationnels ou les dépenses législatives du BST, veuillez consulter les Comptes publics du Canada 2011–2012 (Volume II). Une version électronique des Comptes publics est disponible sur le site Web de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada[iv].

Section II : Analyse des activités de programme

2.1 Résultat stratégique

L'atténuation des risques liés à la sécurité des transports par l'entremise d'enquêtes indépendantes sur les accidents.

Activités de programme

Comme indiqué dans le Budget principal des dépenses de 2011–2012, le BST a les quatre principales activités de programme suivantes :

- Enquêtes – transport aérien
- Enquêtes – transport maritime
- Enquêtes – transport ferroviaire
- Enquêtes – transport par pipeline

Un des principaux indicateurs de rendement liés aux quatre activités de programme consiste à déterminer si des mesures ont été prises par les agents de changement afin de réduire de façon importante les lacunes visées par les recommandations du BST. À l'heure actuelle, 72 % des recommandations du BST ont été évaluées comme ayant une réponse entièrement satisfaisante. Il est clair que d'autres mesures doivent être prises par les agents de changement, particulièrement dans le secteur du transport aérien, afin que, d'ici 2016–2017, 80 % des recommandations émises par le BST depuis sa création soient évaluées comme ayant une réponse entièrement satisfaisante. Bien que le BST n'ait aucun contrôle ou autorité à l'égard des agents de changement et les mesures qu'ils prennent en réponse aux recommandations, cet indicateur de rendement représente néanmoins une bonne façon d'évaluer la capacité du BST à influencer les autres organisations et à les inciter à mettre en œuvre des mesures de sécurité.

2.2 Activité de programme : Enquêtes – transport aérien

Description

Dans le cadre de l'activité de programme des enquêtes – transport aérien, le personnel mène des enquêtes indépendantes sur les événements du transport aérien de compétence fédérale afin de cerner les causes et les facteurs contributifs, publie des rapports d'enquête, formule des recommandations afin d'améliorer la sécurité, communique des renseignements de sécurité aux intervenants, entreprend des activités de sensibilisation auprès des principaux agents de changement de même qu'évalue et fait le suivi des réponses aux recommandations. Les activités du personnel comprennent également des travaux spécialisés dans les domaines suivants : l'ingénierie, la macroanalyse, la performance humaine, les services juridiques, les services de communication, l'assurance de la qualité de même que les services linguistiques et de publication.

Ressources

Ressources financières pour 2011–2012 (en milliers de dollars)

Dépenses prévues	Total des autorisations	Dépenses réelles
13 291	15 062	14 442

Ressources humaines pour 2011–2012 (ETP*)

Prévues	Réelles	Écart
100	92	8

* équivalents temps plein

Sommaire du rendement de l'activité de programme

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Objectifs	Résultats réels
Augmentation de la productivité dans la conduite des enquêtes	Nombre de rapports d'enquête publiés	50 rapports	Objectif non atteint : le BST a publié 28 rapports d'enquête.
	Délai moyen pour terminer les rapports d'enquête	450 jours	Objectif dépassé : le délai moyen pour terminer les rapports d'enquête a été de 446 jours.
Amélioration de l'efficacité des communications de sécurité	Pourcentage des réponses aux recommandations qui ont mérité la cote « Attention entièrement satisfaisante » (depuis 1990)	Augmentation de 2 %	Objectif non atteint : on n'a enregistré aucune augmentation du pourcentage des réponses aux recommandations qui ont mérité la cote « Attention entièrement satisfaisante ».

2.2.1 Sommaire du rendement et analyse

En 2011–2012, l'activité de programme des enquêtes – transport aérien a utilisé la majorité des ressources financières à sa disposition. Il n'est resté que 620 000 dollars. Le solde non utilisé s'explique principalement par les économies salariales qui résultent d'un certain nombre de postes qui étaient vacants en raison de retard dans la dotation ou d'absences d'employés en congé, de même que par les réductions des dépenses découlant de l'efficacité opérationnelle.

En 2011–2012, le BST a publié 28 rapports d'enquête aérienne, soit 22 rapports de moins que l'objectif (50). Le BST a aussi communiqué les lacunes en matière sécurité qu'il a cernées par l'entremise de 5 avis de sécurité et de 1 préoccupation liée à la sécurité. Le

délai moyen pour terminer les 28 rapports a été de 446 jours, soit 4 jours de moins que l'objectif (450), 57 jours de moins que la durée moyenne de 2010–2011 (503) et 28 jours de moins que la moyenne des cinq dernières années (474).

En comparant cette année à l'an dernier, on note une diminution du nombre d'enquêtes entreprises, soit 34 comparativement à 40, et une diminution du nombre d'enquêtes terminées, soit 28 comparativement à 38. Parmi les 28 enquêtes terminées, 4 % (1) avait été entreprise au cours de l'exercice, 75 % (21) en 2010–2011 et 21 % (6) en 2009–2010.

La diminution du nombre d'enquêtes aériennes entreprises (catégories 2 et 3) s'explique principalement par une diminution du nombre d'événements qui justifient une enquête en vertu de la Politique de classification des événements du BST. Bien que le volume de nouvelles enquêtes a diminué, la complexité des enquêtes entreprises a augmenté de façon significative. En raison des exigences liées à la mise en œuvre des systèmes de gestion de la sécurité (SGS), dans le cadre des enquêtes aériennes, nous devons maintenant non seulement avoir une connaissance approfondie des enjeux techniques, des enjeux opérationnels, des enjeux liés aux facteurs humains et de la surveillance réglementaire, mais aussi des processus internes des compagnies en matière de SGS. De plus, les systèmes des aéronefs deviennent de plus en plus complexes, ce qui requiert une augmentation des travaux au laboratoire d'ingénierie et une liaison avec les intervenants, tels que les manufacturiers; ce sont là de longues étapes au cours de l'enquête. Ces facteurs se combinent pour augmenter tant les ressources que le temps nécessaires à la réalisation d'une enquête. Le BST enquête aussi en ce moment sur un accident important (n° A11H0002 de First Air à Resolute Bay), ce qui a accaparé de façon substantielle les ressources de l'administration centrale, des régions et du laboratoire.

De 1990 à 2012, les 247 réponses aux recommandations en matière de sécurité aérienne évaluées par le Bureau ont été suivies de quelques changements positifs. Dans 59 % des cas (146 sur 247), les agents de changement ont pris des mesures entièrement satisfaisantes afin de corriger la lacune décrite dans la recommandation, et dans 11 % des cas (27 sur 247), ils ont l'intention de prendre de telles mesures. Le BST n'est pas satisfait des résultats obtenus relativement aux recommandations en matière de sécurité aérienne et planifie renforcer ses efforts en vue d'encourager les organismes de réglementation et les intervenants de l'industrie à mettre en place plus de mesures de sécurité.

2.2.2 Leçons apprises

Il est difficile de prédire année après année où, au pays, il faudra réaliser des enquêtes. Une gestion des ressources d'enquête à l'échelle nationale est nécessaire afin de pouvoir affecter les ressources en fonction de ces fluctuations. Nous nous efforcerons de continuer à transférer efficacement les ressources requises là où le besoin se fait sentir.

La publication de 50 rapports d'enquête au cours de l'exercice était une cible un peu trop ambitieuse compte tenu du nombre d'enquêtes en cours, de leur complexité et des autres

priorités opérationnelles. La gestion doit effectuer une évaluation plus approfondie de la charge de travail et du niveau d'effort requis en établissant les objectifs de rendement.

Les indicateurs de rendement actuels ne rendent pas adéquatement les résultats atteints. Nous avons effectué un examen et une analyse détaillés des indicateurs de rendement en 2011–2012 afin d'élaborer un cadre de gestion du rendement organisationnel plus exhaustif. Le Rapport sur les plans et les priorités de 2012–2013 présente un ensemble révisé d'indicateurs de rendement. Ces indicateurs couvrent une gamme plus large d'activités et de résultats qui aideront à présenter une évaluation plus détaillée du rendement du BST. Nous avons aussi revu et redéfini les objectifs de rendement.

2.3 Activité de programme : Enquêtes – transport maritime

Description

Dans le cadre de l'activité de programme des enquêtes – transport maritime, le personnel effectue des enquêtes indépendantes sur les événements de transport maritime de compétence fédérale afin de cerner les causes et les facteurs contributifs, publie des rapports d'enquête, formule des recommandations afin d'améliorer la sécurité, communique des renseignements de sécurité aux intervenants, entreprend des activités de sensibilisation auprès des principaux agents de changement de même qu'évalue et fait le suivi des réponses aux recommandations. Les activités du personnel comprennent également des travaux spécialisés dans les domaines suivants : l'ingénierie, la macroanalyse, la performance humaine, les services juridiques, les services de communication, l'assurance de la qualité de même que les services linguistiques et de publication.

Ressources

Ressources financières pour 2011–2012 (en milliers de dollars)

Dépenses prévues	Total des autorisations	Dépenses réelles
5 428	4 819	4 620

Ressources humaines pour 2011–2012 (ETP*)

Prévues	Réelles	Écart
42	38	4

* équivalents temps plein

Sommaire du rendement de l'activité de programme

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Objectifs	Résultats réels
Augmentation de la productivité dans la conduite des enquêtes	Nombre de rapports d'enquête publiés	10 rapports	Objectif non atteint : le BST a publié 7 rapports d'enquête.
	Délai moyen pour terminer les rapports d'enquête	460 jours	Objectif non atteint : le délai moyen pour terminer les rapports d'enquête a été de 503 jours.
Amélioration de l'efficacité des communications de sécurité	Pourcentage des réponses aux recommandations qui ont mérité la cote « Attention entièrement satisfaisante » (depuis 1990)	Augmentation de 3 %	Objectif non atteint : on a enregistré une augmentation de 1 % du pourcentage des réponses aux recommandations qui ont mérité la cote « Attention entièrement satisfaisante ».

2.3.1 Sommaire du rendement et analyse

En 2011–2012, l'activité de programme des enquêtes maritimes a utilisé la majorité des ressources financières à sa disposition. Il n'est resté que 199 000 dollars, et le niveau de dotation réel était inférieur aux prévisions de quatre équivalents temps plein. Ces écarts s'expliquent par des processus de dotation infructueux, ce qui a fait en sorte que certains postes sont demeurés vacants pendant une période de temps.

Le BST a publié 7 rapports d'enquête maritime, soit 3 rapports de moins que l'objectif visé (10). Le BST a aussi communiqué les lacunes en matière de sécurité qu'il a cernées par l'entremise de 7 avis de sécurité et de 10 lettres d'information. Le délai moyen pour terminer les 7 rapports d'enquête a été de 503 jours, ou 43 jours de plus que l'objectif (460), 26 jours de moins que la durée moyenne de 2010–2011 (529) et 215 jours en dessous de la moyenne des cinq dernières années (718). Même si les objectifs n'ont pas été atteints au chapitre des délais de production, nous continuons à effectuer des progrès dans la réduction du temps nécessaire pour terminer les enquêtes.

En comparant les résultats de cette année avec ceux de l'année dernière, on note une augmentation de 50 % du nombre d'enquêtes entreprises (9 comparativement à 6) et une diminution de 13 % du nombre d'enquêtes terminées (7 comparativement à 8). Parmi les 7 enquêtes terminées, 43 % (3) ont été entreprises en 2010–2011 et 57 % (4) en 2009–2010.

Tout au long de l'exercice, la Direction des enquêtes maritimes a dû relever des défis en raison d'importantes fluctuations de ses ressources humaines. Il y avait plusieurs postes d'enquêteur à combler au cours de l'exercice. De plus, quelques postes clés de gestion étaient vacants durant une partie de l'exercice, ce qui a fait en sorte que des employés ont été obligés à la fois de réaliser des enquêtes et de s'acquitter de tâches de gestion. Par conséquent, le rendement général a pâti et cela a eu des conséquences importantes sur l'atteinte des objectifs prévus. On a aussi éprouvé des difficultés dans le cadre de certaines enquêtes, ce qui a retardé la production de rapports de qualité.

De 1990 à 2012, la majorité des 147 réponses aux recommandations en matière de sécurité maritime ayant fait l'objet d'une évaluation par le Bureau ont mené à des changements positifs. Dans 78 % des cas (114 sur 147), les agents de changement ont pris des mesures entièrement satisfaisantes afin de corriger les lacunes décrites dans les recommandations, et dans 15 % des cas (22 sur 147), ils ont l'intention de prendre de telles mesures. En comparant les résultats de cette année avec ceux de l'année dernière, ceci représente une augmentation de 1 % de réponses aux recommandations qui ont reçu la cote « Attention entièrement satisfaisante ».

2.3.2 Leçons apprises

Une approche de gestion des ressources humaines plus efficace a été mise en place en 2011–2012 pour réduire le nombre de postes vacants et le temps nécessaire pour les combler.

Des possibilités d'amélioration ont également été cernées pour les processus de la Direction des enquêtes maritimes. Les responsabilités au chapitre des enquêtes ont été clarifiées. Afin d'assurer une meilleure efficacité, la Direction a surtout misé sur l'amélioration du travail d'équipe.

Les indicateurs de rendement actuels ne rendent pas adéquatement les résultats atteints. Nous avons effectué un examen et une analyse détaillés des indicateurs de rendement en 2011–2012 afin d'élaborer un cadre de gestion du rendement organisationnel plus exhaustif. Le Rapport sur les plans et les priorités de 2012–2013 présente un ensemble révisé d'indicateurs de rendement. Ces indicateurs couvrent une gamme plus large d'activités et de résultats qui aideront à présenter une évaluation plus détaillée du rendement du BST. Nous avons aussi revu et redéfini les objectifs de rendement.

2.4 Activité de programme : Enquêtes – transport ferroviaire

Description

Dans le cadre de l'activité de programme des enquêtes – transport ferroviaire, le personnel effectue des enquêtes indépendantes sur les événements de transport ferroviaire de compétence fédérale afin d'établir les causes et les facteurs contributifs, publie des rapports d'enquête, formule des recommandations afin d'améliorer la sécurité,

communique des renseignements de sécurité aux intervenants, entreprend des activités de sensibilisation auprès des principaux agents de changement de même qu'évalue et fait le suivi des réponses aux recommandations. Les activités du personnel comprennent également des travaux spécialisés dans les domaines suivants : l'ingénierie, la macroanalyse, la performance humaine, les services juridiques, les services de communication, l'assurance de la qualité de même que les services linguistiques et de publication.

Ressources

Ressources financières pour 2011–2012 (en milliers de dollars)

Dépenses prévues	Total des autorisations	Dépenses réelles
4 778	5 326	5 106

Ressources humaines pour 2011–2012 (ETP*)

Prévues	Réelles	Écart
36	35	1

* équivalents temps plein

Sommaire du rendement de l'activité de programme

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Objectifs	Résultats réels
Augmentation de la productivité dans la conduite des enquêtes	Nombre de rapports d'enquête publiés	13 rapports	Objectif dépassé : le BST a publié 19 rapports d'enquête.
	Délai moyen pour terminer les rapports d'enquête	470 jours	Objectif non atteint : le délai moyen pour terminer les rapports d'enquête a été de 487 jours.
Amélioration de l'efficacité des communications de sécurité	Pourcentage de réponses aux recommandations qui ont mérité la cote « Attention entièrement satisfaisante » (depuis 1990)	Augmentation de 2 %	Objectif dépassé : on a enregistré une augmentation de 5 % du pourcentage de réponses aux recommandations qui ont mérité la cote « Attention entièrement satisfaisante ».

2.4.1 Sommaire du rendement et analyse

En 2011–2012, l'activité de programme des enquêtes ferroviaires a utilisé la majorité des ressources financières et humaines à sa disposition. Il n'est resté que 220 000 dollars. Le solde non utilisé s'explique principalement par des dépenses de fonctionnement légèrement moindres que prévu.

L'activité de programme des enquêtes ferroviaires a encore connu beaucoup de succès au cours de l'exercice 2011–2012. On a atteint deux des trois objectifs de rendement. Le BST a publié 19 rapports d'enquête ferroviaire, dépassant ainsi l'objectif (13). Ces rapports ont été achevés dans un délai moyen de 487 jours, ou 17 jours de plus que l'objectif (470). Le BST a aussi communiqué les lacunes de sécurité qu'il a cernées par l'entremise de 9 avis de sécurité et de 18 lettres d'information.

En comparant les résultats de cette année avec ceux de l'année dernière, on note une augmentation de 21 % du nombre d'enquêtes entreprises (17 comparativement à 14), et une augmentation de 19 % du nombre d'enquêtes terminées (19 comparativement à 16). Parmi les 19 enquêtes terminées, 5 % (1) a été entreprise en 2011–2012, 58 % (11) en 2010–2011 et 37 % (7) en 2009–2010.

En raison de l'augmentation du nombre d'enquêtes entreprises et terminées, le temps moyen pour terminer les enquêtes a légèrement augmenté (10 %) en 2011–2012 (passant de 442 jours en 2010–2011 à 487 jours en 2011–2012), mais est demeuré bien en dessous de la moyenne des cinq dernières années (555 jours).

De 1990 à 2012, la majorité des 131 réponses aux recommandations en matière de sécurité ferroviaire évaluées par le Bureau ont mené à des changements positifs. Dans 87 % des cas (114 sur 131), les agents de changement ont pris des mesures entièrement satisfaisantes afin de corriger les lacunes décrites dans les recommandations, et dans 6 % des cas (8 sur 131), ils ont l'intention de prendre de telles mesures. Ceci comprend une augmentation remarquable de 5 % du nombre de réponses qui ont mérité la cote « Attention entièrement satisfaisante » comparativement à l'exercice précédent.

2.4.2 Leçons apprises

Au cours de l'exercice qui vient de se terminer, la Direction des enquêtes ferroviaires a dédié ses efforts à la gestion plus rigoureuse du processus d'enquête en prévoyant et en surveillant les réalisations. Le nombre d'enquêtes terminées a augmenté de façon importante, bien au-delà de l'objectif. Ceci a mené à l'augmentation de la charge de travail et, par conséquent, à une légère augmentation du temps nécessaire pour terminer les enquêtes. Les communications de sécurité continuent d'être bien ciblées afin d'assurer que les agents de changement sont rapidement informés de lacunes en matière de sécurité, ce qui se traduit souvent par des actions immédiates en matière de sécurité et une réduction des risques.

2.5 Activité de programme : Enquêtes – transport par pipeline

Description

Dans le cadre de l'activité de programme des enquêtes – transport par pipeline, le personnel effectue des enquêtes indépendantes sur les événements de transport par pipeline de compétence fédérale afin de cerner les causes et les facteurs contributifs, publie des rapports d'enquête, formule des recommandations afin d'améliorer la sécurité, communique des renseignements de sécurité aux intervenants, entreprend des activités de sensibilisation avec des principaux agents de changement de même qu'évalue et fait le suivi des réponses aux recommandations. Les activités du personnel comprennent également des travaux spécialisés dans les domaines de l'ingénierie des pipelines et de la métallurgie, la macroanalyse, la performance humaine, les services juridiques, les services de communications, l'assurance de la qualité de même que les services linguistiques et de publication.

Ressources

Ressources financières pour 2011–2012 (en milliers de dollars)

Dépenses prévues	Total des autorisations	Dépenses réelles
530	547	525

Ressources humaines pour 2011–2012 (ETP*)

Prévues	Réelles	Écart
4	4	0

* équivalents temps plein

Sommaire du rendement de l'activité de programme

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Objectifs	Résultats réels
Augmentation de la productivité dans la conduite des enquêtes	Nombre de rapports d'enquête publiés	1 rapport	Objectif atteint : le BST a publié 1 rapport d'enquête.
	Délai moyen pour terminer les rapports d'enquête	450 jours	Objectif dépassé : le délai moyen pour terminer les rapports d'enquête a été de 403 jours.
Amélioration de l'efficacité des	Pourcentage des réponses aux	Augmentation de 10 %	Objectif dépassé : 100 % des réponses aux

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Objectifs	Résultats réels
communications de sécurité	recommandations qui ont mérité la cote « Attention entièrement satisfaisante » (depuis 1990)		recommandations ont mérité la cote « Attention entièrement satisfaisante ».

2.5.1 Sommaire du rendement et analyse

En 2011–2012, l'activité de programme des enquêtes de transport par pipeline a utilisé la majorité des ressources financières à sa disposition (il n'est resté que 22 000 dollars).

L'activité de programme des enquêtes de transport par pipeline a eu beaucoup de succès durant l'exercice 2011–2012. On a atteint tous les objectifs en matière de rendement et on en a même dépassé quelques-uns. Le BST a publié 1 rapport d'enquête de transport par pipeline en 2011–2012. Le délai pour terminer ce rapport a été de 403 jours, ou 47 jours de moins que l'objectif. Le délai pour terminer cette enquête est aussi demeuré à 28 jours en dessous de la moyenne de 2010–2011 (431) et à 117 jours en dessous de la moyenne des cinq dernières années (520). Le BST a aussi communiqué les lacunes en matière de sécurité qu'il a cernées par l'entremise d'un avis de sécurité.

De 1990 à 2012, 100 % des réponses aux 20 recommandations en matière de sécurité du transport par pipeline évaluées par le Bureau ont mené à des changements positifs et à une cote « Attention entièrement satisfaisante ».

2.5.2 Leçons apprises

Le BST a été en mesure d'atteindre ses objectifs grâce au respect à la lettre du processus d'enquête et à une coordination efficace des activités entre tous les membres de l'équipe d'enquête et de production des rapports.

2.6 Activité de programme des services internes

L'activité de programme des services internes contribue également à l'atteinte du résultat stratégique du BST. Cette activité de programme comprend les fonctions et les ressources nécessaires pour appuyer les activités de programme des quatre modes de transport. Elle permet de répondre aux obligations organisationnelles dans certains domaines, notamment les ressources humaines, les finances, la planification, l'administration, la gestion de l'information et la technologie de l'information.

Ressources

Ressources financières pour 2011–2012 (en milliers de dollars)

Dépenses prévues	Total des autorisations	Dépenses réelles
6 599	7 408	7 101

Ressources humaines pour 2011–2012 (ETP*)

Prévues	Réelles	Écart
53	49	4

* équivalents temps plein

Sommaire du rendement de l'activité de programme

Résultat attendu	Indicateurs de rendement	Objectifs	Résultat réel
Renforcement des pratiques de gestion	Amélioration continue des cotes accordées à chacun des aspects de la gestion dans l'évaluation effectuée par le Secrétariat du Conseil du Trésor à l'égard du Cadre de responsabilisation de gestion (CRG)	Cotes acceptables dans tous les domaines évalués	Objectif atteint en grande partie : des progrès importants ont été atteints afin de donner suite aux éléments restants du plan d'action.

2.6.1 Sommaire du rendement et analyse

En 2011–2012, l'activité de programme des services internes n'a pas utilisé toutes les ressources financières à sa disposition. Il n'est resté que 307 000 dollars (4 % des autorisations disponibles). Environ la moitié du solde non utilisé s'explique par des dépenses liées au personnel inférieures en raison des diverses absences des employés (par exemple, détachement, congé parental, congé de maladie de longue durée). Le restant du solde non utilisé est attribuable à l'efficacité opérationnelle.

En 2009–2010, le BST a été évalué dans le cadre de la ronde VII des évaluations à l'égard du Cadre de responsabilisation de gestion (CRG) par le Secrétariat du Conseil du Trésor. Les observations faites par le Secrétariat du Conseil du Trésor concernant la capacité de gestion du BST étaient très positives. Toutefois, des possibilités d'amélioration ont été cernées en matière de rapport ministériel sur le rendement et de gestion de l'organisation. À cet égard, le BST a mis à jour en 2011–2012 la description de son résultat stratégique et de ses activités de programme et a élaboré un cadre de

gestion du rendement exhaustif qui sera mis en œuvre en 2012–2013.

Dans le cadre de l'amélioration de la gestion de l'information, le BST a mis en place un système de gestion électronique de ses documents papier et a modernisé la technologie à l'appui de deux de ses quatre bases de données d'enquêtes. Le BST a également élaboré un plan d'investissement officiel conformément à la Politique de planification des investissements - Actifs et services acquis du Conseil du Trésor. En raison de problèmes opérationnels et d'écarts au chapitre des ressources humaines, des progrès limités ont été réalisés dans la révision et l'actualisation de la stratégie de gestion de l'information du BST pour assurer la conformité de l'organisation aux récentes politiques et directive du Conseil du Trésor.

Dans le cadre du budget de 2011, le gouvernement a annoncé son intention d'entreprendre un examen stratégique et fonctionnel de toutes les dépenses de programmes directes. Le BST a donc effectué un examen stratégique et fonctionnel informel afin de cerner des économies potentielles et de s'assurer que le processus d'allocation des ressources était aligné sur les priorités stratégiques. Le BST a été en mesure de cerner des économies qui ont fait partie intégrante des réductions budgétaires annoncées dans le budget de 2012. Ces réductions seront mises en œuvre au cours des trois prochains exercices sans avoir de répercussions importantes dans l'avenir sur le nombre ou la durée des enquêtes.

2.6.2 Leçons apprises

Le succès du BST à mettre en œuvre les priorités des services internes dépend de sa capacité à avoir en place un personnel expérimenté qui connaît bien les activités du BST. Un roulement important au cours des deux derniers exercices au sein de la Division de la gestion de l'information a été un facteur qui a ralenti l'avancement d'importants projets dans ce domaine. À l'avenir, le BST devra s'assurer que des plans d'urgence sont en place pour atténuer les répercussions du roulement du personnel sur l'atteinte de ses priorités organisationnelles.

Le BST a connu un succès considérable dans la modernisation des deux bases de données modales ainsi que de l'outil de gestion de la charge de travail des enquêtes. Ces projets ont été réalisés grâce à une gestion de projet solide et une participation active des utilisateurs.

Section III : Renseignements supplémentaires

3.1 Principales données financières

Les principales données financières présentées dans cette section fournissent des renseignements supplémentaires sur la situation financière et les opérations du BST.

En ce qui a trait à la comptabilité d'exercice, les charges et le coût de fonctionnement net du BST s'élevaient à 35,5 millions de dollars pour 2011–2012 (comparativement à 34,9 millions de dollars en 2010–2011). Ces résultats incluent 4,1 millions de dollars de services fournis gratuitement par d'autres ministères du gouvernement fédéral. Le coût de fonctionnement net du BST représente un coût approximatif de 1,02 dollar par citoyen canadien. Pour ce montant, le Canada maintient la capacité d'enquêter sur d'importantes défaillances dans quatre modes différents du système de transport national.

État condensé de la situation financière
Au 31 mars 2012 (en milliers de dollars)

	Variation en %	2011–2012	2010–2011
Total des passifs	-2,3 %	6 891	7 055
Total des actifs financiers	-9,1 %	1 703	1 873
Dette nette ministérielle	0,1 %	5 188	5 182
Total des actifs non financiers	6,2 %	5 441	5 122
Situation financière nette ministérielle	521,7 %	253	-60

Les passifs du BST de 6 891 000 dollars consistent principalement en des passifs liés aux employés. Le passif attribuable aux avantages sociaux futurs pour les indemnités de départ représente 55 % (3 761 000 dollars) du total des passifs, alors que le passif attribuable aux indemnités de vacances et aux congés compensatoires accumulés par les employés, mais non pris en fin d'exercice, représente 17 % (1 145 000 dollars). Le dernier élément des passifs du BST comprend les comptes créditeurs et les charges à payer relatifs aux opérations, ce dernier représentant 29 % (1 985 000 dollars) du total des passifs. La diminution du total des passifs est attribuable aux avantages sociaux futurs, ce qui est en baisse en raison des employés qui choisissent d'être rémunérés sur la valeur totale ou partielle des prestations accumulées à ce jour.

Les actifs financiers du BST sont principalement constitués des montants à recevoir du Trésor du gouvernement du Canada (87 % ou 1 476 000 dollars). Cela représente le montant de l'encaisse nette que le BST a le droit de retirer du Trésor à l'avenir, sans autre autorisation, pour s'acquitter de ses dettes. La dernière composante des actifs financiers du BST est les comptes débiteurs (227 000 dollars ou 13 %), incluant les montants surfacturés par le Secrétariat du Conseil du Trésor pour le coût des prestations aux employés. La diminution de 9,1 % du total des actifs financiers entre les années s'explique par une diminution des montants à recevoir du Trésor. Ce solde varie d'une année à l'autre en fonction de la nature des comptes créditeurs et des charges à payer et si ces charges ont été imputées aux crédits de l'exercice en cours ou seront imputées sur les crédits des exercices futurs.

Les actifs non financiers du BST se composent principalement des immobilisations corporelles (5 186 000 dollars ou 95 %). La hausse de 6,2 % des actifs non financiers s'explique par la capitalisation des frais de développement des logiciels pour moderniser les bases de données des modes de transport ferroviaire et par pipeline, ainsi que l'acquisition de matériel de vidéoconférence.

État condensé des opérations et de la situation financière nette ministérielle

Pour l'exercice se terminant au 31 mars 2012 (en milliers de dollars)

	Variation en %	2011–2012	2010–2011
Montant total des charges	1,6 %	35 500	34 955
Montant total des revenus	0,0 %	43	43
Coût de fonctionnement net avant le financement du gouvernement	1,6 %	35 457	34 912
Situation financière nette ministérielle – fin de l'exercice	521,7 %	253	-60

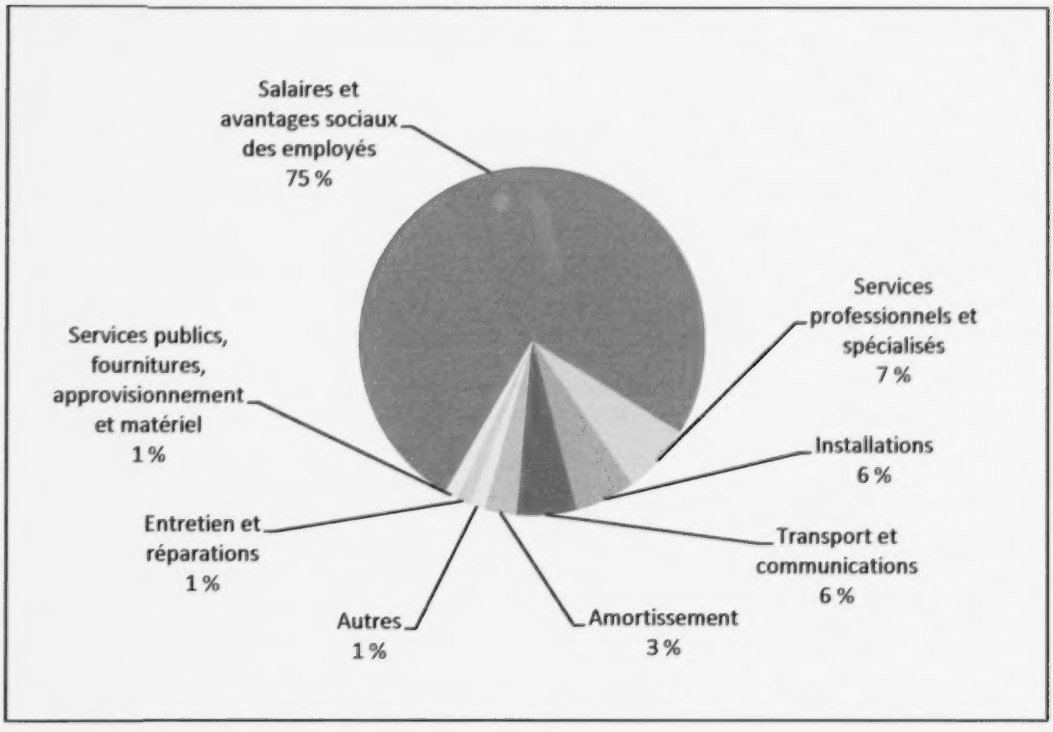
Les charges du BST ont augmenté de 545 000 dollars (1,6 %). Cette augmentation est attribuable aux salaires et aux avantages sociaux des employés qui ont augmenté de 531 000 dollars d'une année à l'autre. L'augmentation s'explique par les augmentations salariales accordées dans le cadre des conventions collectives qui ont été signées en 2011–2012. Le montant total des revenus du BST est accessoire et résulte des activités de recouvrement des coûts d'activités de formation ou d'enquête, du produit de l'aliénation de matériel (c.-à-d. des biens de faible valeur qui ne sont pas comptabilisés comme des immobilisations corporelles) et les frais générés par les demandes en vertu de la *Loi sur l'accès à l'information*.

La figure 7 ci-dessous montre les charges du BST par grandes catégories. La répartition des charges du BST par catégories est généralement uniforme d'année en année; les pourcentages de 2011–2012 ne varient pas de plus de 1 % entre les catégories des pourcentages de 2010–2011. Les charges les plus importantes du BST sont le personnel, celui-ci représentant 75 % des charges totales (75 % en 2010–2011). Les services professionnels et spécialisés représentent la deuxième charge en importance. Le BST a dépensé 2 312 000 dollars en 2011–2012 sur les services acquis dans les six catégories suivantes : services de gestion et de bureau, services de télécommunication, services informatiques et services de communication et d'impression, gestion des bâtiments et services scientifiques et techniques.

Les états financiers 2011–2012 du BST révèlent des résultats prévus pour le coût de fonctionnement net de 34 856 000 dollars. Le BST a estimé ces résultats prévus plusieurs mois avant le début de l'exercice en se fondant sur des données et des hypothèses à ce moment. Le coût de fonctionnement net réel pour 2011–2012 de 35 457 000 dollars est de 1,7 % plus élevé que les résultats prévus. La hausse du coût de fonctionnement net est principalement attribuable à des coûts pour les salaires et les avantages sociaux des employés plus élevés que prévu principalement du fait que les indemnités de départ versées ont été plus élevées que prévu. En outre, le coût réel déclaré pour les services fournis gratuitement par d'autres ministères a été plus élevé que prévu de 297 000 dollars. Il était impossible pour le BST de prévoir ces deux facteurs lorsque les états financiers prospectifs ont été préparés.

Les dépenses du BST sont influencées par le nombre et la complexité des événements de transport. En conséquence, il peut être difficile d'évaluer les résultats financiers prévus du BST, car un accident de transport d'envergure ou une avalanche d'événements de moindre importance pourraient augmenter considérablement les charges. Le BST gère rigoureusement ses budgets tout au long de l'année afin de s'assurer que les fonds consentis sont alignés aux priorités stratégiques et opérationnelles.

Figure 7. Charges du BST par catégorie



3.2 États financiers

Le BST prépare ses états financiers annuels selon la méthode de la comptabilité d'exercice. Ces états financiers sont vérifiés par le Bureau du vérificateur général du Canada. L'annexe B du présent document renferme les états financiers vérifiés du BST pour l'exercice qui s'est terminé le 31 mars 2012, ainsi que le rapport du vérificateur relatif à ces derniers.

3.3 Liste des tableaux de renseignements supplémentaires

La version électronique des tableaux supplémentaires énumérés ci-dessous est disponible sur le site Web du Bureau de la sécurité des transports du Canada[iii].

- Rapport sur les frais d'utilisation
- Achats écologiques

Section IV : Autre sujet d'intérêt

4.1 Coordonnées de la personne-ressource de l'organisation

Pour des renseignements complémentaires sur le Bureau de la sécurité des transports du Canada et ses activités, consultez notre site Web[v]. Vous pouvez également communiquer avec nous à l'adresse et aux numéros suivants :

Bureau de la sécurité des transports du Canada
Place du Centre
200, promenade du Portage
4e étage
Gatineau (Québec) K1A 1K8

Adresse électronique : communications@bst-tsb.gc.ca
Numéro de téléphone sans frais : 1 800 387-3557
Numéro de télécopieur : 819-997-2239

Annexe A – Définitions

Accident	de façon générale, événement de transport qui entraîne des blessures graves ou cause la mort d'une personne ou des dommages considérables aux biens matériels, en particulier dans la mesure où il a une incidence sur la sécurité des opérations (voir le *Règlement sur le Bureau de la sécurité des transports* pour plus de détails)
Avis de sécurité	moyen moins officiel qu'une recommandation pour signaler un problème de sécurité moins important à un responsable gouvernemental ou non gouvernemental
Événement	accident ou incident de transport
Incident	de façon générale, événement de transport dont les conséquences sont moins graves que celles d'un accident, mais qui aurait pu causer un accident (voir le *Règlement sur le Bureau de la sécurité des transports* pour plus de détails)
Lettre d'information sur la sécurité	lettre contenant de l'information liée à la sécurité, faisant souvent état de dangers locaux, adressée aux responsables gouvernementaux et aux dirigeants d'entreprises
Préoccupation liée à la sécurité	moyen officiel utilisé pour attirer l'attention sur une condition dangereuse relevée pour laquelle il n'existe pas assez d'éléments de preuve pour valider une lacune de sécurité; cependant, les risques que pose cette condition dangereuse justifient de la mettre en évidence
Recommandation	moyen officiel utilisé pour attirer l'attention sur un problème de sécurité au sein du réseau de transport et qui demande habituellement une réponse de la part d'un ministre

Annexe B – États financiers vérifiés

Déclaration de responsabilité de la direction englobant le contrôle interne en matière de rapports financiers

La responsabilité de l'intégrité et de l'objectivité des états financiers ci-joints pour l'année financière s'étant terminé le 31 mars 2012 et de tous les renseignements qui y figurent incombe à la direction du Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST). Ces états financiers ont été préparés par la direction conformément aux politiques comptables du gouvernement, lesquelles s'appuient sur les normes comptables canadiennes pour le secteur public.

La direction est responsable de l'intégrité et de l'objectivité des données présentées dans les états financiers. Certains renseignements présentés dans les états financiers sont fondés sur les meilleures estimations et le jugement de la direction compte tenue de l'importance relative des postes en question. Pour s'acquitter de ses obligations au chapitre de la comptabilité et de la présentation de rapports, la direction tient des comptes qui permettent l'enregistrement centralisé des opérations financières du BST. Les renseignements financiers présentés aux fins de l'établissement des *Comptes publics du Canada* et figurant dans le *Rapport ministériel sur le rendement* du BST concordent avec les états financiers.

Il incombe aussi à la direction de tenir un système efficace de contrôle interne en matière de rapports financiers conçu pour donner une assurance raisonnable que l'information financière est fiable, que les actifs sont protégés et que les opérations sont autorisées et enregistrées adéquatement, conformément à la *Loi sur la gestion des finances publiques* et à d'autres lois, règlements, autorisations et politiques applicables.

La direction veille également à assurer l'objectivité et à l'intégrité des données figurant dans ses états financiers en choisissant soigneusement des employés qualifiés et en assurant leur formation et leur perfectionnement; en prenant des dispositions pour assurer une répartition appropriée des responsabilités; grâce à une communication visant à faire en sorte que tous les employés du BST sont au fait des règlements, des politiques, des normes et des pouvoirs de la direction.

Le BST fait l'objet d'audits périodiques des contrôles de base par le Bureau du contrôleur général et utilise les résultats de ces audits dans le but d'adhérer à la *Politique sur le contrôle interne* du Conseil du Trésor. Un audit des contrôles de base a été effectué en 2010-2011 par le Bureau du contrôleur général du Canada (BCG). Le rapport d'audit et le plan d'action de la direction qui y donne suite seront affichés sur le site Web du ministère, à l'adresse suivante : www.bst.gc.ca

Le Bureau du vérificateur général, vérificateur indépendant du gouvernement du Canada, a émis une opinion sur la présentation fidèle des états financiers du BST laquelle n'inclue pas d'opinion de vérification au sujet de l'efficacité du système de contrôle interne du ministère en matière de rapports financiers.

La version originale a été signée par

Wendy A. Tadros
La présidente

Gatineau, Canada
Le 19 juillet 2012

La version originale a été signée par

Chantal Lemyre, CGA
La dirigeante principale des finances

Auditor General of Canada
Vérificateur général du Canada

RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT

À la présidente du Bureau de la sécurité des transports du Canada
et au président du Conseil privé de la Reine pour le Canada

J'ai effectué l'audit des états financiers ci-joints du Bureau de la sécurité des transports du Canada, qui comprennent l'état de la situation financière au 31 mars 2012, et l'état des résultats et la situation financière nette ministérielle, l'état de la variation de la dette nette ministérielle et l'état des flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, ainsi qu'un résumé des principales méthodes comptables et d'autres informations explicatives.

Responsabilité de la direction pour les états financiers
La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle de ces états financiers conformément aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public, ainsi que du contrôle interne qu'elle considère comme nécessaire pour permettre la préparation d'états financiers exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs.

Responsabilité de l'auditeur
Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur les états financiers, sur la base de mon audit. J'ai effectué mon audit selon les normes d'audit généralement reconnues du Canada. Ces normes requièrent que je me conforme aux règles de déontologie et que je planifie et réalise l'audit de façon à obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers ne comportent pas d'anomalies significatives.

Un audit implique la mise en œuvre de procédures en vue de recueillir des éléments probants concernant les montants et les informations fournis dans les états financiers. Le choix des procédures relève du jugement de l'auditeur, et notamment de son évaluation des risques que les états financiers comportent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs. Dans l'évaluation de ces risques, l'auditeur prend en considération le contrôle interne de l'entité portant sur la préparation et la présentation fidèle des états financiers afin de concevoir des procédures d'audit appropriées aux circonstances, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne de l'entité. Un audit comporte également l'appréciation du caractère approprié des méthodes comptables retenues et du caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, de même que l'appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

J'estime que les éléments probants que j'ai obtenus sont suffisants et appropriés pour fonder mon opinion d'audit.

Opinion
À mon avis, les états financiers donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière du Bureau de la sécurité des transports du Canada au 31 mars 2012, ainsi que des résultats de ses activités, de la variation de sa dette nette et de ses flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, conformément aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public.

Pour le vérificateur général du Canada,

La version originale a été signée par

Maurice Laplante, CA
vérificateur général adjoint

Le 19 juillet 2012
Ottawa, Canada

État de la situation financière

au 31 mars
(en milliers de dollars)

	2012	2011
Passifs		
Créditeurs et charges à payer (note 4)	$ 1 985	$ 1 840
Indemnités de vacances et congés compensatoires	1 145	1 007
Avantage sociaux futurs (note 5)	3 761	4 208
Total des passifs	6 891	7 055
Actifs financiers		
Montant à recevoir du Trésor	1 476	1 845
Débiteurs et avances (note 6)	227	28
Total des actifs financiers	1 703	1 873
Dette nette ministérielle	5 188	5 182
Actifs non financiers		
Charges payées d'avance	81	79
Stocks	174	113
Immobilisations corporelles (note 7)	5 186	4 930
Total des actifs non financiers	5 441	5 122
Situation financière nette ministérielle	$ 253	$ (60)

Passif éventuel (note 8)

Obligations contractuelles (note 9)

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

La version originale a été signée par

Wendy A. Tadros
La présidente

Gatineau, Canada
Le 19 juillet 2012

La version originale a été signée par

Chantal Lemyre, CGA
La dirigeante principale des finances

État des résultats et de la situation financière nette ministérielle

pour l'exercice terminé le 31 mars
(en milliers de dollars)

	2012 Résultats prévus (note 12)	2012	2011 * Redressé (note 13)
Charges			
Enquêtes - Air	$ 15 751	$ 16 246	$ 16 269
Enquêtes - Marine	5 151	5 277	5 213
Enquêtes - Rail	5 641	5 771	5 284
Enquêtes - Pipeline	574	534	560
Services internes	7 757	7 672	7 629
Total des charges	34 874	35 500	34 955
Revenus			
Enquêtes - Air	6	14	12
Enquêtes - Marine	1	3	1
Enquêtes - Rail	4	4	11
Enquêtes - Pipeline	-	-	-
Services internes	7	22	19
Total des revenus	18	43	43
Coût de fonctionnement net avant le financement du gouvernement	34 856	35 457	34 912
Financement du gouvernement *			
Encaisse nette fournie par le gouvernement		32 062	30 360
Variations des montants à recevoir du Trésor		(369)	220
Services fournis gratuitement par d'autres ministères (note 10)		4 077	3 798
Coût (excédent) de fonctionnement net après le financement du gouvernement		(313)	534
Situation financières nette ministérielle – début de l'exercice		(60)	474
Situation financières nette ministérielle – fin de l'exercice		$ 253	$ (60)

Information sectorielle (note 11)

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

État de la variation de la dette nette ministérielle

pour l'exercice terminé le 31 mars
(en milliers de dollars)

	2012	2011
Coût (excédent) de fonctionnement net après le financement du gouvernement	$ (313)	$ 534
Variation due aux immobilisations corporelles		
Acquisition d'immobilisations corporelles	1 369	604
Amortissement des immobilisations corporelles	(1 084)	(1 054)
Produits de l'aliénation d'immobilisations corporelles	(14)	(32)
Gain (perte) net sur l'aliénation d'immobilisations corporelles	(15)	(6)
Total de la variation due aux immobilisations corporelles	256	(488)
Variation due aux stocks	61	(16)
Variation due aux charges payées d'avance	2	(30)
Augmentation (diminution) nette de la dette nette ministérielle	6	-
Dette nette ministérielle – début de l'exercice	5 182	5 182
Dette nette ministérielle – fin de l'exercice	$ 5 188	$ 5 182

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

État des flux de trésorerie

pour l'exercice terminé le 31 mars
(en milliers de dollars)

	2012	2011
Activités de fonctionnement		
Coût de fonctionnement net avant le financement du gouvernement	$ 35 457	$ 34 912
Éléments n'affectant pas l'encaisse :		
Amortissement des immobilisations corporelles	(1 084)	(1 054)
Gain (perte) sur aliénation d'immobilisations corporelles	(15)	(6)
Services fournis gratuitement par d'autres ministères (note 10)	(4 077)	(3 798)
Variations de l'état de la situation financière :		
Augmentation (diminution) des débiteurs et avances	199	(62)
Augmentation (diminution) des charges payées d'avance	2	(30)
Augmentation (diminution) des stocks	61	(16)
Diminution (augmentation) des créditeurs et charges à payer	(145)	(152)
Diminution (augmentation) des indemnités de vacances et congés compensatoires	(138)	37
Diminution (augmentation) des avantages sociaux futurs	447	(43)
Encaisse utilisée pour les activités de fonctionnement	30 707	29 788
Activités d'investissement en immobilisations		
Acquisition d'immobilisations corporelles	1 369	604
Produit de l'aliénation d'immobilisations corporelles	(14)	(32)
Encaisse utilisée pour les activités d'investissement en immobilisations	1 355	572
Encaisse nette fournie par le gouvernement du Canada	$ 32 062	$ 30 360

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Notes aux états financiers

pour l'exercice terminé le 31 mars

1. Pouvoirs et objectifs

Le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports (BCEATST) a été constitué en 1990 en vertu de la *Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports*, et est un établissement public nommé à l'annexe II de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. Dans ses activités quotidiennes, le BCEATST est aussi connu sous le nom de Bureau de la sécurité des transports du Canada, ou tout simplement le BST. La mission du BST est de promouvoir la sécurité des transports. Le BST cherche à constater les manquements à la sécurité dans les accidents de transport et à faire des recommandations en vue de les éliminer ou de les réduire. De plus, le BST peut mener, outre des enquêtes indépendantes incluant des enquêtes publiques sur des accidents sélectionnés, des études sur des questions plus générales liées à la sécurité des transports. Le BST a le pouvoir exclusif, lorsqu'il fait enquête, d'émettre des conclusions sur les causes et les facteurs contributifs. Les charges de fonctionnement du BST sont financées par une autorisation budgétaire annuelle, alors que les cotisations aux régimes d'avantages sociaux sont financées par des autorisations législatives.

Le BST a quatre principales activités de programme, soit la conduite d'enquêtes de sécurité dans les quatre secteurs de transport suivants :

- Enquêtes - Air
- Enquêtes - Marine
- Enquêtes - Rail
- Enquêtes - Pipeline

Dans le cadre de chaque programme, le personnel procède à des enquêtes indépendantes sur des événements de transport choisis. Il identifie les causes et les facteurs contributifs, évalue les risques pour le réseau, formule des recommandations pour améliorer la sécurité, publie des rapports d'enquête, communique aux intervenants des renseignements de sécurité, entreprend des activités de sensibilisation auprès des principaux agents de changement, évalue les réponses aux recommandations et en assure le suivi. Ces activités sont accomplies par des enquêteurs hautement qualifiés qui sont des experts dans leur domaine opérationnel. Ces derniers travaillent également en étroite collaboration avec d'autres spécialistes qui œuvrent dans les secteurs suivants : l'ingénierie et le domaine technique, la macro-analyse, la performance humaine, et les communications.

L'activité de programme des services internes contribue également à l'atteinte du résultat stratégique du BST. Cette activité de programme comprend les fonctions et les ressources nécessaires pour soutenir les activités de programme des quatre modes de transport et pour répondre aux obligations générales du ministère dans les domaines comme les ressources humaines, les finances, l'administration, la gestion de l'information et la technologie de l'information.

2. Sommaire des principales conventions comptables

Les états financiers ont été préparés conformément aux conventions comptables du Conseil du Trésor énoncés ci-après, lesquelles s'appuient sur les principes normes comptables canadiennes pour le secteur public. La présentation et les résultats qui découlent de l'utilisation des conventions comptables énoncées ne donnent lieu à aucune différence importante par rapport aux normes comptables canadiennes pour le secteur public.

Les principales conventions comptables sont les suivantes :

(a) Autorisations parlementaires

Le BST est financé par le gouvernement du Canada au moyen d'autorisations parlementaires. Les autorisations consentis au BST ne correspondent pas à la présentation des rapports financiers en conformité avec les principes comptables généralement reconnus du Canada étant donné que les crédits sont fondés, dans une large mesure, sur les besoins de trésorerie. Par conséquent, les postes comptabilisés dans l'état de la situation financière ainsi que dans l'état des résultats et de la situation financière nette ministérielle ne sont pas nécessairement les mêmes que ceux qui sont prévus par les autorisations parlementaires. La note 3 présente un rapprochement général entre les deux méthodes de présentation de rapports financiers. Les montants des résultats prévus inclus dans l'état des résultats et de la situation financière nette ministérielle correspondent aux montants rapportés dans les états financiers prospectifs intégrés au Rapport sur les plans et les priorités 2011-12. Les montants entre les activités de programme ont été redressés (voir note 12).

(b) Encaisse nette fournie par le gouvernement

Le BST fonctionne au moyen du Trésor, qui est administré par le receveur général du Canada. La totalité de l'encaisse reçue par le BST est déposée au Trésor, et tous les décaissements faits par le BST sont prélevés sur le Trésor. L'encaisse nette fournie par le gouvernement est la différence entre toutes les entrées de fonds et toutes les sorties de fonds, y compris les opérations entre les ministères au sein du gouvernement fédéral.

2. **Sommaire des principales conventions comptables** *(suite)*

(c) Montant à recevoir du Trésor

Le montant à recevoir du Trésor découle d'un écart temporaire entre le moment où une opération affecte les autorisations du BST et le moment où elle est traitée par le Trésor. Le montant à recevoir du Trésor correspond au montant net de l'encaisse que le BST a le droit de prélever du Trésor sans autre autorisations pour s'acquitter de ses passifs.

(d) Revenus

Les revenus sont comptabilisés dans l'exercice où les opérations ou les faits sous-jacents surviennent.

(e) Charges

Les charges sont comptabilisées selon la méthode de la comptabilité d'exercice :

- Les indemnités de vacances et de congés compensatoires sont passées en charges au fur et à mesure que les employés en acquièrent le droit en vertu de leurs conditions d'emploi respectives.

- Les services reçus gratuitement par d'autres ministères pour les locaux, les indemnités des accidentés de travail, les cotisations de l'employeur aux régimes de soins de santé et de soins dentaires, et les services de vérification externe sont comptabilisés à titre de charges de fonctionnement à leur coût estimatif.

(f) Avantages sociaux futurs

- Prestations de retraite : Les employés admissibles participent au Régime de retraite de la fonction publique, un régime multi-employeurs administré par le gouvernement du Canada. Les cotisations du BST au régime sont passées en charges dans l'exercice au cours duquel elles sont engagées et elles représentent l'obligation totale du BST découlant du régime. La responsabilité du BST relative au régime de retraite se limite aux cotisations versées. Les excédents ou les déficits actuariels sont constatés dans les états financiers du gouvernement du Canada, répondant du régime.

- Indemnités de départ : Certains employés ont droit à des indemnités de départ, prévues dans leurs conventions collectives ou conditions d'emploi. Le coût de ces indemnités s'accumule à mesure que les employés rendent les services y donnant droit. Le coût des avantages sociaux gagnés par les employés est calculé à l'aide de l'information tirée des résultats du passif déterminé sur une base actuarielle au titre des prestations de départ pour l'ensemble du gouvernement.

(g) Débiteurs et avances

Les débiteurs et avances sont présentés au moindre de coût ou de la valeur nette de réalisation.

(h) Stocks

Les stocks se composent de vêtements de protection individuelle, vêtements destinés aux fins de communication et de fournitures conservés pour l'exécution du programme à une date ultérieure. Ces stocks ne sont pas destinés à la revente et ils sont évalués au coût selon la méthode du coût moyen. S'ils n'ont plus de potentiel de service, ils sont évalués au moindre du coût ou de la valeur de réalisation nette.

2. Sommaire des principales conventions comptables *(suite)*

(i) Immobilisations corporelles

Toutes les immobilisations corporelles dont le coût initial est d'au moins 2 000 $ sont comptabilisées à leur coût d'achat. Par ailleurs, toutes les acquisitions d'ameublement générales et de matériel informatique sont comptabilisées en tant qu'immobilisations corporelles.

Les immobilisations corporelles sont amorties selon la méthode linéaire sur la durée de vie utile estimative de l'immobilisation, comme suit :

Catégorie d'immobilisation corporelle	Période d'amortissement
Immeuble	40 ans
Ameublement	10 ans
Matériel de bureau et outillage	5 ans
Matériel de laboratoire	15 ans
Matériel informatique	4 ans
Logiciels (achetés)	7 ans
Logiciels (développés à l'interne)	10 ans
Véhicules automobiles	7 ans
Autres véhicules	15 ans
Améliorations locatives	Le moindre de la durée du bail restante ou de la vie utile de l'amélioration.
Améliorations de l'immeuble	La durée de vie utile de l'immobilisation auquel l'amélioration a été faite ou la durée de vie utile de l'amélioration si celle-ci est plus courte de manière significative.
Immobilisations en construction	Comptabilisées dans la catégorie applicable dans l'exercice au cours duquel elles deviennent utilisables et ne sont amorties qu'à partir de cette date.

(j) Passif éventuel

Le passif éventuel représente des obligations possibles qui peuvent devenir des obligations réelles selon que certains événements futurs se produisent ou non. Dans la mesure où l'événement futur risque de se produire ou non et si l'on peut établir une estimation raisonnable de la perte, on comptabilise un passif estimatif et une charge. Si la probabilité ne peut être déterminée ou s'il est impossible de faire une estimation raisonnable du montant, l'éventualité est présentée dans les notes complémentaires aux états financiers.

(k) Incertitude relative à la mesure

La préparation des états financiers exige de la direction qu'elle fasse des estimations et pose des hypothèses qui influent sur les montants déclarés des actifs, des passifs, des revenus et des charges présentés dans les états financiers. Au moment de la préparation des présents états financiers, la direction considère que les estimations et les hypothèses sont raisonnables. Les principaux éléments pour lesquels des estimations sont faites sont la durée de vie utile des immobilisations corporelles, les hypothèses sous-jacentes au passif au titre des indemnités de départ, la valeur des services fournis gratuitement et l'évaluation du passif éventuel. Il se pourrait que les résultats réels diffèrent des estimations de manière significative. Les estimations de la direction sont examinées périodiquement et, à mesure que les ajustements deviennent nécessaires, ils sont constatés dans les états financiers de l'exercice où ils sont connus.

3. Autorisations parlementaires

Le BST reçoit son financement au moyen d'autorisations parlementaires annuelles. Les éléments comptabilisés dans l'état de la situation financière ainsi que dans l'état des résultats et de la situation financière nette ministérielle d'un exercice peuvent être financés au moyen d'autorisations parlementaires qui ont été approuvées dans des exercices antérieurs, pendant l'exercice en cours ou qui le seront dans des exercices futurs. En conséquence, les résultats des activités de fonctionnement nets du BST pour l'exercice diffèrent selon qu'ils sont présentés selon le financement octroyé par le gouvernement ou selon la méthode de la comptabilité d'exercice. Les différences sont rapprochées dans les tableaux suivants :

3. **Autorisations parlementaires** *(suite)*

(a) Rapprochement du coût de fonctionnement net et des autorisations parlementaires de l'exercice en cours utilisées :

(en milliers de dollars)	2012	2011
Coût de fonctionnement net avant le financement du gouvernement	**35 457**	34 912
Ajustements pour les postes ayant une incidence sur le coût de fonctionnement net, mais qui n'ont pas d'incidence sur les autorisations :		
Services fournis gratuitement par d'autres ministères	**(4 077)**	(3 798)
Amortissement des immobilisations corporelles	**(1 084)**	(1 054)
Gain (perte) sur l'aliénation d'immobilisations corporelles	**(15)**	(6)
Diminution (augmentation) des avantages sociaux futurs	**447**	(43)
Diminution (augmentation) indemnités de vacances et congés compensatoires	**(138)**	37
Remboursements de charges des exercices antérieurs	**17**	25
Revenus	**43**	43
Diminution (augmentation) des charges à payer non imputées aux autorisations	**(288)**	24
Total des éléments qui ont une incidence sur le coût de fonctionnement net, mais qui n'ont pas d'incidence sur les autorisations	**30 362**	30 140
Ajustements pour les postes sans incidence sur le coût de fonctionnement net, mais ayant une incidence sur les autorisations :		
Acquisition d'immobilisations corporelles	**1 369**	604
Augmentation (diminution) des charges payées d'avance	**2**	(30)
Augmentation (diminution) des stocks	**61**	(16)
Autorisations de l'exercice en cours utilisées	**31 794**	30 698

(b) Autorisations fournies et utilisées :

(en milliers de dollars)	2012	2011
Dépense de fonctionnement - Crédit 10	**26 683**	26 354
Virement du CT – Crédit 15 – rajustements de la rémunération	**322**	873
Virement du CT – Crédit 25 – report du budget de fonctionnement	**1 318**	969
Virement du CT – Crédit 30 – besoins en matière de rémunération	**1 260**	235
Cotisations législatives aux régimes d'avantages sociaux	**3 486**	3 512
Dépense du produit de cession de biens excédentaires de l'État	**57**	46
Dépense des revenus perçus en vertu de l'article 29.1 de la *Loi sur la gestion des finances publiques*	**36**	29
	33 162	32 018
Moins:		
Autorisations disponibles pour emploi dans les exercices ultérieurs	**(15)**	(37)
Périmés : Fonctionnement	**(1 353)**	(1 283)
Autorisations de l'exercice en cours utilisées	**31 794**	30 698

4. Créditeurs et charges à payer

Le tableau suivant présente les détails des créditeurs et charges à payer :

(en milliers de dollars)	2012	2011
Créditeurs des autres ministères et organismes	**176**	234
Créditeurs des parties externes	**871**	859
	1 047	1 093
Charges à payer	**938**	747
Total	**1 985**	1 840

5. Avantages sociaux futurs

(a) Prestations de retraite

Les employés du BST participent au Régime de retraite de la fonction publique qui est parrainé et administré par le gouvernement du Canada. Les prestations de retraite s'accumulent sur une période maximale de 35 ans au taux de 2 % par année de service donnant droit à pension, multiplié par la moyenne des gains des cinq meilleures années consécutives. Les prestations sont intégrées aux prestations du Régime de pensions du Canada et du Régime des rentes du Québec et sont indexées à l'inflation.

Tant les employés que le BST versent des cotisations à l'égard du coût du régime. En 2011-2012, la charge de la contribution de l'employeur s'élève à 2 506 150$ (2 465 291 $ en 2010-2011), soit environ 1,8 fois (1,9 en 2010-2011) les contributions des employés.

La responsabilité du BST relative au Régime de retraite se limite à ses cotisations. Les excédents ou les déficits actuariels sont constatés dans les états financiers du gouvernement du Canada, en sa qualité de répondant du régime.

(b) Indemnités de départ

Le BST verse des indemnités de départ à ses employés en fonction de l'admissibilité, des années de service et du salaire final. Ces indemnités ne sont pas capitalisées d'avance. Les indemnités seront prélevées sur les crédits parlementaires futurs. Les indemnités de départ au 31 mars s'établissent comme suit :

(en milliers de dollars)	2012	2011
Indemnités de départ, début de l'exercice	**4 208**	4 165
Charge pour l'exercice constatée à titre d'avantages sociaux futurs	**602**	531
Indemnités versées durant l'exercice	**(1 049)**	(488)
Indemnités de départ, fin de l'exercice	**3 761**	4 208

Dans le cadre des négociations de conventions collectives avec certains groupes d'employés et les changements apportés aux conditions d'emploi des cadres supérieurs et de certains employés non représentés, l'accumulation des indemnités de départ au titre du programme de paie des employés a cessé à compter de 2012. Les employés visés par ces changements ont eu la possibilité d'être payés immédiatement la valeur totale ou partielle des prestations accumulées à ce jour ou de percevoir la valeur totale ou restante de prestations à la cessation d'emploi dans la fonction publique. Ces modifications ont été intégrées dans le calcul de l'obligation d'indemnités de départ.

6. Débiteurs et avances

Le tableau suivant présente les détails des débiteurs et avances :

(en milliers de dollars)	2012	2011
Débiteurs des autres ministères et organismes	**216**	1
Débiteurs des parties externes	**2**	17
Avances aux employés	**9**	10
Total	**227**	28

7. Immobilisations corporelles

(en milliers de dollars)

Catégorie d'immobilisations	Coût				Amortissement cumulé				Valeur comptable nette	
	Solde d'ouverture	Acquisitions	Aliénations et radiations	Solde de clôture	Solde d'ouverture	Amortissement	Aliénations et radiations	Solde de clôture	2012	2011
Immeubles	2 133	-	-	2 133	2 003	12	-	2 015	118	130
Ameublement	907	6	-	913	378	106	-	484	429	529
Matériel de bureau et outillages	149	105	12	242	85	27	12	100	142	64
Matériel de laboratoire	2 514	243	169	2 588	1 726	76	169	1 633	955	788
Matériel informatique	1 925	269	190	2 004	1 391	273	172	1 492	512	534
Logiciels (achetés)	650	82	-	732	530	23	-	553	179	120
Logiciels (développés à l'interne)	3 118	259	-	3 377	1 141	278	-	1 419	1 958	1 977
Véhicules automobiles	630	63	54	639	348	36	43	341	298	282
Autres véhicules	102	-	-	102	55	6	-	61	41	47
Améliorations locatives	603	3	-	606	381	177	-	558	48	222
Améliorations de l'immeuble	807	74	-	881	570	70	-	640	241	237
Immobilisations en construction	-	265	-	265	-	-	-	-	265	-
Total	13 538	1 369	425	14 482	8 608	1 084	396	9 296	5 186	4 930

8. Passif éventuel

Dans le cours normal de ses activités, le BST est visé par diverses actions en justice. Certains passifs éventuels peuvent devenir des obligations réelles, selon que certains événements se réaliseront ou non. Dans la mesure où il est probable que l'événement futur se produise, et que l'on peut établir une estimation raisonnable de la perte, un passif estimatif et une charge sont comptabilisés dans les états financiers du BST. Le BST a comptabilisé un passif estimatif dans les charges à payer au 31 mars 2012.

9. Obligations contractuelles

De par leur nature, les activités du BST peuvent donner lieu à des contrats et des obligations en vertu desquels le BST sera tenu d'effectuer des paiements échelonnés sur plusieurs exercices au fur et à mesure que les biens et les services seront reçus. Les obligations contractuelles au 31 mars 2012 totalisant 503 236$ et se répartissent comme suit :

(en milliers de dollars)	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2016-17
Achats de biens et services	**477**	**16**	**9**	**1**	-

10. Opérations entre apparentés

En vertu du principe de propriété commune, le BST est apparenté à tous les ministères, organismes et sociétés d'État du gouvernement du Canada. Le BST conclut des opérations avec ces entités dans le cours normal de ses activités et selon des modalités commerciales normales. De plus, au cours de l'exercice, le BST a reçu gratuitement des services d'autres ministères, comme il est indiqué à la partie (a). Les services facturés par les apparentés ainsi que les soldes des comptes créditeurs et débiteurs à la fin de l'exercice sont présentés aux parties (b) et (c).

(a) Services communs fournis gratuitement par d'autres ministères :

Au cours de l'exercice, le BST a reçu gratuitement des services d'autres ministères : installations, administration des indemnités pour accidents du travail, cotisations de l'employeur aux régimes de soins de santé et de soins dentaires, et services de vérification externe. Ces services gratuits ont été constatés comme charges à l'état des résultats et de la situation financière nette ministérielle du BST comme suit :

(en milliers de dollars)	**2012**	2011
Installations	**1 999**	1 894
Cotisations de l'employeur aux régimes de soins de santé et de soins Dentaires	**1 941**	1 783
Services de vérification externe	**116**	100
Administration des indemnités pour accidents du travail	**21**	21
Total	**4 077**	3 798

Le gouvernement a centralisé certaines de ses activités administratives de manière à optimiser l'efficience et l'efficacité de sorte qu'un seul ministère mène sans frais ces activités au nom de tous. Les coûts de ces services, qui comprennent les services de paye et d'émission des chèques fournis par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, ne sont pas inclus à titre de charge dans l'état des résultats et de la situation financière nette ministérielle du BST.

(b) Services facturés par les apparentés :

Au cours de l'exercice, le BST a remboursé à d'autres ministères les coûts de certains services achetés sur la base de frais pour services reçus. Les ministères avec lesquels le BST a encouru des frais significatifs sont :

(en milliers de dollars)		**2012**	2011
Secrétariat du Conseil du Trésor	Avantages sociaux des employés	**3 485**	3 512
Transports Canada	Services d'aviation	**338**	475
Travaux publics et Services gouvernementaux du Canada	Installations, traduction et autres	**818**	755
Total		**4 641**	4 742

10. Opérations entre apparentés *(suite)*

(c) Soldes des comptes à la fin de l'exercice avec des apparentés :

i) Créditeurs:

(en milliers de dollars)	**2012**	2011
Secrétariat du Conseil du Trésor	-	80
Travaux publics et Services gouvernementaux du Canada	**122**	75
Transports Canada	**54**	120
Autres ministères et organismes	**38**	9
Total	**214**	284

ii) Débiteurs:

(en milliers de dollars)	**2012**	2011
Secrétariat du Conseil du Trésor	**207**	-
Autres ministères et organismes	**9**	1
Total	**216**	1

11. Information sectorielle

La présentation de l'information sectorielle est fondée sur l'architecture des activités de programme du BST. La présentation par secteur est fondée sur les mêmes conventions comptables décrites à la note 2, Sommaire des principales conventions comptables. Le tableau qui suit présente les charges engagées et les revenus générés pour les principales activités de programme, par principaux articles de dépenses et types de revenus. Voici les résultats de chaque segment pour la période :

(en milliers de dollars)	2012						2011
	Air	**Marine**	**Rail**	**Pipeline**	**Services internes**	**Total**	Total
Charges de fonctionnement							
Salaires et avantages sociaux des employés	12 658	4 158	4 593	425	4 940	**26 774**	26 243
Services professionnels et spécialisés	896	188	178	8	1 042	**2 312**	2 663
Installations	802	297	308	33	559	**1 999**	1 894
Transport et communications	726	315	351	29	536	**1 957**	1 772
Amortissement	528	174	184	23	175	**1 084**	1 054
Entretien et réparations	292	38	55	4	96	**485**	491
Services publics, fournitures, approvisionnements et équipement	190	53	52	7	95	**397**	380
Locations	66	23	13	1	184	**287**	239
Information	88	31	37	4	30	**190**	214
Perte nette sur aliénation et radiation d'immobilisations corporelles	-	-	-	-	15	**15**	5
Total – Charges	16 246	5 277	5 771	534	7 672	**35 500**	34 955
Revenus							
Revenus divers	14	3	4	-	22	**43**	43
Total - Revenus	14	3	4	-	22	**43**	43
Coût net des activités poursuivies	**16 232**	**5 274**	**5 767**	**534**	**7 650**	**35 457**	34 912

12. Résultats prévus

i) Selon la *Norme comptable du Conseil du Trésor 1.2* - États financiers des ministères et organismes, les ministères devraient inclure dans leurs états financiers de fin d'année les résultats financiers prévus qui ont été publiés dans le Rapport sur les plans et les priorités (RPP) 2011-12. La distribution des résultats prévus entre les programmes présentés dans le RPP 2011-12, dans l'État des résultats prospectifs, n'a pas été préparée sur la même base que celle des résultats réels 2011-12. Pour cette raison, les résultats prévus présentés dans ces états financiers ont été redressé pour correspondre aux résultats rapportés. La réaffectation est la suivante :

État des résultats et de la situation financière nette ministérielle *(en milliers de dollars)*	**Résultats prévus tels indiqués dans RPP 2011-12**	**Effet de la modification**	**Résultats prévus Redressés**
Charges			
Enquêtes - Air	14 659	1 092	15 751
Enquêtes - Marine	6 356	(1 205)	5 151
Enquêtes - Rail	5 410	231	5 641
Enquêtes - Pipeline	618	(44)	574
Services internes	7 831	(74)	7 757
Total	**34 874**	-	**34 874**
Revenus			
Enquêtes - Air	8	(2)	6
Enquêtes - Marine	3	(2)	1
Enquêtes - Rail	2	2	4
Enquêtes - Pipeline	1	(1)	-
Services internes	4	3	7
Total	**18**	-	**18**
Coût de fonctionnement net avant le financement du gouvernement	**34 856**	-	**34 856**

ii) Les États financiers prospectifs présentés dans le RPP 2011-12 incluent seulement un État des résultats prospectifs seulement, ce qui correspondait aux les exigences établies par le Conseil du Trésor à cette époque. Tel qu'expliqué à la note 13, le format requis des états financiers au 31 mars 2012 a changé. En conséquence, les états financiers du BST présentent les résultats prévus seulement pour certains éléments de l'État des résultats et de la situation financière nette ministérielle et ne présentent pas les résultats prévus dans l'État de la variation de la dette nette ministérielle.

13. Modification comptable

En 2011, des modifications ont été apportées à la *Norme comptable 1.2 du Conseil du Trésor* – États financiers des ministères et organismes pour améliorer la divulgation de l'information financière des ministères et organismes gouvernementaux. Les modifications entrent en vigueur pour les exercices financiers se terminant le 31 mars 2012 et les exercices ultérieurs. Les changements principaux aux états financiers du ministère sont décrits ci-dessous. Ces modifications ont été appliquées sur une base rétroactive et les informations comparatives pour 2010-2011 ont été redressées.

La dette nette (représentant les passifs moins les actifs financiers) est maintenant présentée dans l'état de la situation financière. Pour accompagner ce changement, le ministère présente maintenant un état de la variation de la dette nette et ne présente plus un état de l'avoir.

Le financement du gouvernement, ainsi que le crédit lié aux services fournis gratuitement par d'autres ministères, sont maintenant constatés dans l'état des résultats et de la situation financière nette ministérielle sous le « coût de fonctionnement net avant le financement du gouvernement ». Par le passé, le ministère constatait ces transactions directement dans l'état de l'avoir du Canada. Ce changement eu pour incidence de réduire le coût (excédent) de fonctionnement net après le financement du gouvernement qui se chiffrait à 35 770 120 $ en 2012 (34 378 000 $ en 2011).

État des résultats et de la situation financière nette ministérielle *(en milliers de dollars)*	**2011 Avant ajustement**	**Effet de la modification**	**2011 Redressé**
Financement du gouvernement			
Coût de fonctionnement net avant le financement du gouvernement	34 912	-	34 912
Encaisse nette fournie par le gouvernement	-	30 360	30 360
Variations des montants à recevoir du Trésor	-	220	220
Services fournis gratuitement par d'autres ministères	-	3 798	3 798
Coût (excédent) de fonctionnement net après le financement du gouvernement	34 912	34 378	534

14. Information comparative

Les chiffres de l'exercice précédent ont été reclassés afin de les rendre conformes à la présentation adoptée pour l'exercice en cours.

Notes de fin de texte

[i] Bureau de la sécurité des transports du Canada, http://www.bst.gc.ca/fra/index.asp
[ii] Secrétariat du Conseil du Trésor, http://www.tbs-sct.gc.ca/ppg-cpr/frame-cadre-fra.aspx
[iii] Bureau de la sécurité des transports du Canada, http://www.bst-tsb.gc.ca/fra/publications/index.asp
[iv] Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, http://www.tpsgc-pwgsc.gc.ca/recgen/txt/72-fra.html
[v] Bureau de la sécurité des transports du Canada, http://www.bst-tsb.gc.ca/fra/index.asp